CENNI SUL PROGETTO DI UNA LEGA DOGANALE ITALIANA MEMORIA DI...

Gaetano Recchi

Digitized by Google

11

CENNI
SUL PROGETTO
DI UNA
LEGA DOGANALE ITALIANA

MEMORIA

DEL SIGNOR

GAETANO RECCHI.

MILANO
Presso la Società degli Editori degli Annali Universali
delle Scienze e dell' Industria
nella Galleria Decristoforis
SOPRA LO SCALONE A SINISTRA
1843.

Digitized by Google

Estratto dagli Annali Universali di Statistica, ecc.
Settembre 1843.

Digitized by Google

Il chiarissimo autore de' *Cenni Economici Statistici sullo Stato Pontificio* ha pubblicato, come corollario al suo libro, una ben ragionata Memoria sull'agricoltura dell'Agro Romano. — Egli, finanziere, ha trattato per incidenza dell'agricoltura. Noi agricoltori discuteremo per appendice sur una materia commerciale. Ambedue però non usciamo molto fuori del solco della questione, tanto questi due argomenti economicamente collegansi e si assimilano fra loro. Gli attori ebbero il ticchio di cangiarsi le parti che erano avvezzi a rappresentare; il dramma però rimane sempre lo stesso.

Era difficile nell'epoca presente, rendendo conto di uno scritto economico, non volger la mente e non accennare al progetto di una Unione commerciale italiana, le cui conseguenze potrebbero tornare a profitto degli abitatori di questa bella parte di Europa, non avvezzi a tante fortune per non adocchiar quest' essa; e sembraci impossibile il non prendere interessamento, come ad un bel sogno, se altro non fosse, a tutto ciò che a questa questione commettesi, e che potrebbe verificare fra noi l'esecuzione di una simile Lega.

Difficilissimo stimiamo ancora che, più o meno tardi, più o meno completo il nostro voto non compiasi. La Unione doganale germanica (Zollverein), che primiera aperse l'arringo, conta già parecchi anni di vita; ed i risultamenti di quella associazione poterono essere calcolati ed invidiati ancora dai vicini al punto di sembrar necessario che altri Stati secondarii, riunendosi co medesimi vincoli sotto norme consimili, cerchino di conseguire

Digitized by Google

quegli stessi profitti, perocchè gli stessi nemici dello *Zollverein* non contraddicono al ben essere generale ch' esso diffuse.

Non è nostra mente intrattenerci sulla questione politica collegata a questo argomento, nè il sapremmo volendolo, nè il potremmo sapendolo e volendolo: è soltanto la questione economica nel suo rapporto *commerciale* che noi tratteremo. — Cosa ovvia però stimiamo l'avvedersi, anzi tutto, che, allorquando colla Lega germanica (se pur anche non meditasi la creazione di un' unica bandiera nazionale, come credesi e temesi dai vicini, locchè farebbe addivenirla una questione europea) si riuniscano più strettamente fra loro diversi Stati, ed acquistando quell' aumento di forze che degli intelletti e delle ricchezze si compone di una maggior quantità d' individui; cosa ovvia, ripetiamo, è il prevedere che altre nazioni si raggruppino tra esse loro con modi più tenaci che non quelli con cui erano strette da prima onde ad una forza poderosa, perchè riunita, opporre altra forza compatta, e quindi del paro terribile.

Noi ben sappiamo essere la bilancia politica (come la bilancia dei poteri e la bilancia commerciale) una scienza acrobatica che ha tuttora irresoluti i suoi problemi, e che, come quelli della quadratura del circolo e del moto perpetuo, sarà impossibile che ottengano mai una soluzione compiuta. Ma per quanto questa verità sia ben addimostrata ai nostri dì, come que' problemi si risolvono almeno per approssimazione, così ad ottenere nel suo miglior equilibrio possibile la bilancia politica adopraronsi sempre e si adoprano le menti degli illuminati e de' reggitori de' popoli.

Non isfuggì, d'altronde, ai moderatori dell'Europa che, raggirati di tal guisa nell' orbita de' privati interessi, gli uomini sanno accordare con una mobilità di occupazioni una durata stabile di tranquillità, la quale, mentre è una guarentia d' interna prosperità generale è pur anche un baluardo più sicuro delle fortezze e dei trattati di pace contro le intraprese straniere. — Che l'amor patrio non isviluppasi se non quando hanno tutti interesse alla pubblica prosperità; che un popolo di poco o

Digitized by Google

nulla si cura quando poco o nulla possiede: sono adagi antichissimi.

E se si arroge a ciò l'impossibilità che evvi per i piccoli Stati di continuare l'esercizio delle loro industrie private, sostenendo il sistema proibitivo con un nugolo di doganieri; le linee delle strade di ferro che vanno tracciandosi in tutta l'Europa colla medesima velocità con cui le locomotive percorrono le distanze, linee che sono in contraddizione colla possibilità di mantenere spesse frontiere e vicine dogane, ognuno vedrà di leggieri la ragione per cui tutti procurino modellarsi alla Unione germanica, per cui i piccoli Stati sembrino necessariamente obbligati a congiungersi insieme, e per cui non abbia a scorrere gran tempo prima che tutte le nazioni non riuniscansi fra loro (come fu onorevole progetto di uno scrittore sino dal 1819 (1), oppure con tante Leghe parziali non si contrabbilanci l'influenza e la forza degli Stati primarj dell'Europa.

Laonde per questa questione avvi *opportunità, convenienza* e *necessità* di discussione. Noi non la considereremo che in riguardo all'Italia, essendo stata trattata da uomini valenti nel suo complesso generale. E sebbene rifuggiamo dall'idea di cercare un vantaggio particolare, laddove sono in argomento interessi comuni, pure dovremo esaminarla ancora sotto il solo rapporto dello Stato che abbiamo. — Noi cercheremo addimostrare essere un' Unione commerciale italiana adatta, meglio d'ogni altra qualsiasi, a veder riuscire prosperevoli i suoi futuri destini:

---

(1) Oltre il progetto di autore ignoto pubblicatosi nel 1819 onde togliere a tutti i popoli le spese doganali, non deve obbliarsi la famosa petizione de' negozianti di Londra del 1820, nella quale eglino chiedevano la libertà del commercio con tutto il mondo, e dicevano che l'esempio doveva provenire da quella Inghilterra, la quale, citata a modello degli stranieri qual sostenitrice del sistema proibitivo, era obbligata a mostrare col fatto che in essa prevaleva l'opinione contraria (V. i Giornali di quell'epoca). Filangieri aveva concepito una simile idea sino dal secolo passato.

Digitized by Google

1.° Atteso la geografica posizione dell'Italia, la quale somministrar deve d'ora in poi il passaggio più celere e sicuro alla maggior parte delle merci, delle corrispondenze de' passeggieri che d'oriente volgonsi all' occidente, e viceversa. 2.° Che l' Italia, possedendo una linea sì estesa di coste marittime, un sì gran numero di porti, ha plausibili motivi, oltre a molti altri dipendenti dal suo clima, dal suo suolo e dalla qualità de' suoi abitatori, onde sperare che i vantaggi tutti ottenuti dallo *Zollverein* siano con esuberanze ancora possibili ad ottenersi con una consociazione commerciale sua propria. 3.° E siccome lodiamo lo scopo ma non tutti i mezzi impiegati per la formazione della Lega germanica, così accennando ad alcuni nèi (1), che atteso l'adozione del sistema proibitivo adombrano, secondo noi, quella bella istituzione, portiamo speranza (benchè le nostre parole siano di niun valore) che essi possano scomparire nella nostra Unione, e così ottenere con essa un vantaggio pienissimo, incommensurabile. Egli è di tal modo che in questa appendice, sviluppando anche più il teorema che sostenemmo nel nostro scritto, non ci allontaneremo gran fatto dal subbietto.

I. Che il commercio d'Oriente riprender dovesse la sua antica via anzichè quella del Capo di Buona Speranza, era già stato indicato da sapienti economisti prima ancora che, per l'applicazione di Fulton alla scoperta di Watt, si stimasse possibile di poter giungere da Bombay a Londra per Suez in 45 giorni, avvegnachè pareva sempre troppo lungo il tragitto delle 12,000 miglia italiane circa che evvi da Londra a Bombay per la via del Capo. Siccome era poi da tutti conosciuto che Tiro, Alessandria, Roma, Costantinopoli, Amalfi, Venezia, Genova,

---

(1) Nelle misure legislative adottate dallo *Zollverein* ottenne prevalenza, rimpetto all'estero la dottrina della *bilancia commerciale*, la quale a dispetto di Smith, di Say, di Storch, di Romagnosi, e di tutti i più valenti economisti, e benchè addimostrata dalla analisi de' fenomeni crisologici, e da una irrefragabile esperienza come assurda e dannosa, serve tuttora a fondamento del sistema daziario de' principali Stati Europei.

Digitized by Google

Pisa, Lisbona e Londra, cioè le città più possenti antiche e moderne dovettero le loro ricchezze e la loro preponderanza al commercio orientale esclusivamente, così niuno fe' meraviglie, in veggendo le antiche vie per dove quel commercio passava, sempre visitate, esaminate, descritte, e sovr' esse gli sguardi rivolti di tutte le grandi potenze rivali; mentrecchè il possesso esclusivo dei luoghi ov' esse sono situate necessariamente doveva essere il voto ed il sogno d' ogni governo posto a capo d' una grande nazione. A quella ragione di sì alta potenza per l' universale, aggiungeva per l' Inghilterra la necessità di avere le più brevi comunicazioni possibili con una popolazione di altri centotrenta milioni, sulla quale ella domina di diritto e di fatto nelle Indie, e colla perlifera Ceylan. E fors' anche con quell' Australia o Nuova Olanda scoverta dagli Olandesi, percorsa dai Francesi, ma che l' Inghilterra ebbe la rara ed inudita sorte di occupare sola e senza contrasto, nella quale i condannati inglesi hanno introdotto le carrozze ed il lusso di Londra, e che solo attende di essere totalmente scoperta per sottostar tutta quanta al leopardo brittanico. Imperocchè anche per gire alla Nuova Olanda, il tragitto più facile e più breve sembra dover essere l' Eritreo, mediante la navigazione a vapore e gli scali delle Indie (1). Per cui, nell' assieme l' Inghilterra, la superficie della quale è il trentesimo dell' Europa, comanda colà sovra regioni estese sì, che per poco (l' ottavo circa) non eguaglian tutto quanto il continente europeo, e sovra popolazioni il cui numero è maggiore di quello a cui imperava il popolo re (2). Indispensabile necessità obbliga, quindi, l' Inghilterra

(1) Dall' Inghilterra per giungere all'Australia facendo scala a Bombay ed a Ceylan occorronvi miglia ital. 16,000 circa di tragitto.

(2) L'Inghilterra coi suoi possedimenti totali (meno il contrastato Cabul ed il recente patronato della Nuova Zelanda, nella quale è riuscita ad introdurre per un milione di franchi di sue manifatture nell'anno 1841) è eguale, compreso l'Australia, in superficie all'Europa, più tre quinti circa di essa (14,470,000 miglia ital.). Nel *Rapporto decennale* pubblicato dal

Digitized by Google

ad adoprarsi di guisa che le vie, per le quali queste comunicazioni debbonsi mantenere, fossero sempre sicure, e in sua balìa possibilmente, sovvenendosi ancora del danno che n'ebbe in sullo scorcio del secolo passato, allorquando per lo stato di guerra rimaner dovette otto mesi senza corrispondenza colle Indie. E comecchè quelle vie sono parimenti le praticate dal commercio, principale scaturigine delle ricchezze e della potenza britanna, così deducesi di leggieri il perchè l'Inghilterra non ommettesse nè spese, nè mene, nè colpi di cannone ad assicurarsi dei principi ivi dominanti, ed aver esatte cognizioni di quelle contrade, a deludere i progetti ostili, e ad impossessarsi di quei paesi per li quali al commercio è pur forza transitare.

La strada più breve da Londra a Bombay è quella terrestre per Costantinopoli, il deserto di Siria, Bagdad, indi fluviale per l'Eufrate, poscia marittima pel golfo Persico (5000 miglia italiane circa di 60 al grado) (1). Ma non è per terra che la gran Brettagna può sperare l'ambita preponderanza, non è attraverso tanti paesi inospiti, abitati da tante diverse popolazioni che possono rimaner sempre sicure le corrispondenze, non è per terra che i suoi piroscafi possono correre. Se il commercio orientale, quindi, stato fosse astretto a seguire questo cammino, Albione non poteva aver niuna speranza di dominarlo esclusivamente. — Da Londra, pel Mediterraneo, dal porto di Alessandretta (Latakia) per Aleppo, giungendo a Bir sull'Eufrate incontravasi quella medesima via; la distanza aumentasi così di 1100 miglia italiane circa. Ma evvi necessità di posse-

---

governo inglese (ottobre 1842) vedesi che le sue asportazioni per l'Australia erano nel 1831 per dieci milioni, e salirono nel 1840 a cinquanta milioni.

(1) Queste distanze si citano come rilevanti nelle *Investigazioni parlamentarie* pubblicatesi in Inghilterra nel 1834, il cui riassunto trovasi nell'*Edimburgh Review*, vol. LX, p. 445, citato dalla *Bibliothèque Universelle* di Ginevra, Novembre, 1837, p. 105.

Digitized by Google

dere la Siria onde aver sicurezza di transito che il deserto di Aleppo a Bir non si valica facilmente incontrandovisi bene spesso saccomanni: ma per questo come per l'altro cammino è d'uopo percorrere l'Eufrate fino alla sua imboccatura nel golfo Persico, fiume che ha il suo corso abbarrato da scogli e dagli argini che erano destinati a ritener le acque alzate onde irrigare le terre limitrofe (opera idraulica mirabile dell'antichità, e che di poi si neglesse), e che presenta difficoltà forse insuperabili alle navi stesse ferrate a vapore, come il comprovò l'infelice tentativo del colonello Chesney nel 1835 (1); ma le popolazioni babilonesi tanto un tempo incivilite, ora più feroci si dimostrano dei cancal, e dei lupi che abitano con esso loro quelle rive dell' Eufrate.

Queste due vie dovendosi dunque abbandonare, e con esse quel golfo Persico nel quale l' Inghilterra domina il commercio di Abuscir e Bassora, e dove nella credenza di miglior avvenire occupato aveva nel 1839 l' isola di Karak, era mestieri volgere lo sguardo a quella dell' istmo di Soueyr (Suez), e del golfo Arabico, dove Koscier trovasi già sotto il patronato inglese, Diedah vede una bandiera brittanica sventolare su la casa del suo console, ed Aden, chiave dell' Eritreo, è già in balìa de' rossi uniformi sino dal gennajo 1839. Questa via è più lunga di sole

---

(1) Nel suo *Rapporto* il colonnello Chesney dice, che colla spesa di 31,000 lire sterline potrebbesi ristabilire l'antico porto di Seleucia, già costruzione romana; di là rimontare l'Oronte fino ad Antiochia (49 miglia) indi per terra giungere a Bir sull'Eufrate (111 miglia ital.). Le 111 miglia sono di deserto, ma popolato, egli dice, da Curdi e da Arabi inoffensivi. Il colon. Chesney è persuaso ancora, che si potrebbe con modica spesa riunire l'Oronte all'Eufrate, come un tempo già fu. Però secondo la sua relazione il termometro centigrado segnava all'ombra in luglio 43°, ed a molte malattie soggiacquero i suoi compagni in quell'epoca. L'intrapresa del colonnello Chesney non diede all' Inghilterra, per la difficoltà della navigazione dell' Eufrate, alcuna speranza di compenso alle spese, e fe' svanire i progetti da lei formati. Nulla stante ciò, il Parlamento gli assegnò un regalo di 75,000 lire sterline.

Digitized by Google

duecento miglia che non quella della Siria. Ma per questa specialmente il vapore acqueo nella macchina di Watt avea dato prova di sua immensa possanza, avvegnachè avea reso navigabile in ogni tempo dell'anno il Mar Rosso, e così addimostrata erronea la credenza in cui erasi dell'impossibilità di entrare in quel mare per sei mesi dell'anno, e dell'impossibilità d'uscirne per altri sei mesi. Ora, in qualunque stagione, il piroscafo lo percorre, e da Calcuta per giungere a Londra non trova altri ostacoli che il solo piccolo tratto dell'istmo di Suez: istmo che però adesso si valica in venti ore dalle diligenze a grande sorpresa del Beduino abitatore di quel deserto di sabbia; istmo che con una strada ferrata si potrebbe attraversare in tre ore dal Cairo a Suez, dal Nilo al Mar Rosso, ovvero colla riapertura del canale navigabile che era stato concepito da Nechos, fu terminato da Filadelfo (Diodoro Siculo), era in attività sotto dei Lagidi « ed ora si scaverebbe di nuovo colla spesa di 25 a 30 milioni di lire italiane » (Letronne) (1).

È di tal guisa che le prove dagli inglesi tentate per il loro interesse speciale chiarirono al mondo essere il golfo Arabico e quell'istmo il solo passaggio celere o sicuro per il commercio orientale.

Mentre però esploravansi queste vie, in antico più conosciute, impiegavansi anche maggiori capitali per esaminare i passaggi intorno l'Indo e Indo-Kuho che facilitano le comunicazioni dell'Indostan con Baghdad e la Siria, onde nell'infrattanto trar lucro dall'interno commercio asiatico, aspettando il destro che si presentasse onde rendersi possessori delle contrade per cui quelle vie sono praticabili. E ciò facevano la Russia e l'Inghilterra contemporaneamente, e con tanta perseveranza di volontà e potenza di mezzi che le regioni tutte dal Caspio ai confini orientali e meridionali dell'Asia furono visitate,

(1) Si sa che lo scavo del canale per congiungere i due mari era stata una idea vagheggiata dai Romani, dal filosofo Leibnitz e da Napoleone.

Digitized by Google

esplorate, misurate da tanti viaggiatori, per cui la geodesia la geognosia, la botanica e la climatologia di quei luoghi sono ora conosciute più di quanto nol siano i paesi vantati come inciviliti. Ciò debbesi agli inglesi Gerard, Wood, Hogdson, Shiel, D'Arcy-Tood, Ainsworth, Brant, Wilson, ecc., e ad altri molti scienziati e viaggiatori fra' quali non debbonsi obbliare Jacquemont francese, Cosmo de Koros ungherese, e l'inglese coraggiosissimo ed infelicissimo Burnes Alexander, il quale era penetrato nel Cabul (ove poi doveva trovare una lamentevole morte, nel novembre 1842) dopo che eravi stato assalito il principe russo Bekevitch, ed assassinato l'inglese Moorcrof assieme alle loro scorte. Ed a mene ed a viaggi soltanto non si limitarono le due potenze rivali. Dall' un canto l' ambasceria a Bokara e la missione a Kiva del generale Morauview (1819 e 1820), la spedizione del generale Emanuel al Caucaso nel 1830, quella recente a Kiva del generale Perowski (1839), ed i soccorsi ad Hérat; dall' altro le incursioni nel Lahore, la missione a Caboul di Pyrnes e Wood nel 1836, l' invasione dell' Afganisthan nel 1840, ed i soccorsi ai Kirgissi, erano fatti che sembravano preludii di più serii avvenimenti.

Imperscrutabili decreti della Provvidenza, però! Mentrechè il generale Emanuel dava la certezza che le gole del Caucaso erano facilmente superabili alle salmerie ed artiglierie, mentrechè i rapporti dei viaggiatori e degli agenti russi davano a divedere che la via di Mosca ad Altock ed a Dehli, o quella per la Persia, il Candahar e le regioni occidentali dell' Indo erano ambedue facili a percorrersi da un armata europea che far volesse un' irruzione nelle Indie; mentrechè, finalmente, eravi ragione a credere che i principi indiani tributarii, che pagano all' inglese il terzo e per lo più la metà delle rendite loro, non sarebbero stati che validi appoggi anzichè nemici (1); nel

(1) L'Inghilterra paga per pensioni annue ai principi Indiani e Maomettani che ha detronizzati 29,023,250 lire ital.

Digitized by Google

mentre, in somma, nulla eravi, per quanto poteasi presupporre, che frapponesse ostacoli ad eseguire quello che Alessandro il Macedone, Dschengis-Kan il tartaro compierono, e che fu il voto di Napoleone alleato con Paolo I (1), un pugno di uomini coraggiosi, e le nevi di Kiva bastarono sconvolgere progetti che sì bene sorridevano a chi li aveva immaginati, o a dilazionare per lo meno le sì ben concepite speranze.

E dall' altro lato mentrechè conoscevansi le gole dell' Indo e dell' Indo-Kubo valicabili facilmente per l' artiglieria inglese, che da gran tempo niun conquisto tentavasi se non era susseguito da eventi felici per l' Inghilterra nelle Indie, e che la spedizione stessa del Cabul credevasi bene riuscita, gli Afgani provarono al mondo che coll' arte, e colla protezione del ghiaccio si può riuscire ad abbattere un nemico di potere gigantesco. Così, per non lasciare popolazioni ostili dietro sè, sono astrette ambedue le potenze, onde ottenere il primato politico e commerciale, a rivolgere altrove i loro sguardi, sguardi che dall' Erivan e dall' Afganisthan si scontravano quasi (2); così

---

(1) Napoleone ebbe sempre il suo pensiero vòlto alle Indie. Oltre alla spedizione dell' Egitto da lui concepita ed ordinata, durante la pace d'Amiens, cioè dopo lo sgombro dei Francesi dall'Egitto, il colonnello Sebastiani esplorò per di lui ordine nel 1803 le coste della Siria, e scandagliò il Mar Rosso affine di procurarsi maggiori lumi per una spedizione alle Indie Orientali (V. Capefigue, *L'Europe sous le Consolat*, ecc., chapitre VII). E con lettera in data di Bajona 17 luglio 1808, Napoleone ordinò a Barbier, suo Bibliotecario, di compilare Memorie sulle campagne che si fecero sull'Eufrate contro i Parti, cominciando da quella di Crasso sino al secolo VIII, comprendendovi ancora quelle di Antonio, di Trajano, di Giuliano; di segnare su carte di convenienti dimensioni la strada tenuta da ciascun esercito, co'nomi antichi e nuovi de'paesi e delle principali città, con osservazióni geografiche sul territorio, e colle relazioni storiche d'ogni spedizione, traendole dagli autori originali (*Spectateur militaire*, oct. 1842). È l'Eufrate è il Mar Rosso, ma sono sempre le Indie Orientali che aveva in mira Napoleone.

(2) Pietro I tentò di stabilire una comunicazione fra la Siberia e le Indie sino dal 1719, epoca nella quale egli inviò 2500 uomini per impadro-

Digitized by Google

quei climi e quelle nevi sono un elemento di più da contarsi per la difesa dei popoli, elemento che non doveva obbliare e che obbliò Napoleone allorchè dettava a S. Elena che i confini più difficili a superarsi erano, primo il deserto, secondo i monti, terzo i fiumi.

Se lo scontro politico è, per avventura, dilazionato, battagliasi ora per la supremazia commerciale, e questo Oriente ne è sempre la causa. Intende la Russia a che tutto il commercio della China per la via di Hiatcha seguiti a prender la via del Caspio al Mar Nero; e che tutto quello delle Indie, dell'Armenia e della Persia debba avere il medesimo sbocco finale. Ella è perciò in una posizione iuvidiabile; perchè l'antico Knez di Moscovia fattosi czar, poscia imperatore, è nel possesso assoluto di quei mari non solo, ma ancora dell'imboccatura del Danubio. E, mercè i consigli irresistibili di lui, la Porta pone intralci alla navigazione di que' piroscafi nel Mar Nero, da Trabisonda a Costantinopoli in ispecie, che non portano la russa bandiera, e non solo impedisce l'ingresso nel Bosforo alle navi da guerra straniere, ma, per decisione recente i bastimenti mercantili, i piroscafi stessi non possono più valicarlo di notte. Il commercio sarà così privato d'un grand'elemento di successo, cioè della celerità; ed il monopolio del Mar Nero verrà concentrato totalmente nelle mani dei Russi: eglino sperano ancora che, per la via fluviale del Danubio, la quale ora percorresi dal piroscafo per 1260 miglia (dal Mar Nero a Lintz) il loro commercio potrà, quindi, spandersi in tutte le provincie finitime danubiane, e di là in tutto il nord dell'Europa.

È però vero che la strada di terra dell'Asia interna non è mai sicura e sarà sempre più incomoda e lenta di quella marittima), e che la navigazione sul Mar Nero, non che quella

---

nirsi delle foci del Sirth. — Nel 1722 egli s'impossessò delle contrade persiane lungo il Caspio. Le Indie furono sempre il pensiero degli uomini di mente straordinaria in ogni epoca. Trajano fe'costruire due strade, l'una che mettea al Tigri, l'altra all'Eufrate.

Digitized by Google

sul Danubio contrariata dai ghiacci nell'inverno, scemano di assai i vantaggi di questa via, la cui importanza crediamo essersi al dì d'oggi magnificata di troppo. L'Inghilterra, con ragione perciò, spera, ambisce e non pone tempo di mezzo ond'essere padrona dell'altra via sì analoga d'altronde alla sua preponderanza marittima e di quest'istmo di Suez, il cui possesso è l'ambizione di tanti, e la sua da gran tempo, avvegnachè l'armata di Sipai che ella nel 1801 inviò nel Mar Rosso, e che i cannoni che le sponde del Nilo udirono nel 1800, non furono che i precursori di quelle armate e di quei cannoni che le coste della Siria videro ed udirono di recente, e che vennero e vomitarono fuoco sempre per lo stesso oggetto, cioè per il possesso della strada più breve dell'India a Londra e di quell'istmo famoso a cui si può ben riferire ciò che Ovidio disse di Costantinopoli:

« Hic locus est gemini janua vasta maris »,

che è la porta dell'Indostan, e che non solo separa due mari ma due monti (1). Ma, oltrecchè chi se lo tiene non sembra uomo da lasciarselo di buon grado sfuggire di mano, evvi altra potenza sua rivale per natura, la quale benchè posseditrice di scarse colonie alle Indie, ben vede che se a chi possiede nel Mediterraneo Gibilterra, Malta, le isole Jonie toccasse in sorte l'Egitto o il solo istmo vagheggiato, non tanto il suo sogno del Mediterraneo addivenuto lago francese svanirebbe, ma il suo recente conquisto d'Algeri, e forse, e senza forse la sua stessa importanza politica cesserebbe. Nulla ommette, quindi per contrariare gl'inglesi disegni, ed allorchè le truppe britanne occupano per sorpresa Aden, e vi si mantengono, i Francesi per non istarsi colle mani alla cintola, comprano alcuni isolotti nell'Eritreo presso la terra Abissinica. La circostanza che gl'interessi mantenuti sono predominanti ora ne' consigli europei, quand'an-

(1) Firenze, Genova e Venezia si contesero a lungo la supremazia commerciale del varco tra Suez e il Mediterraneo. Marin Sanuto consigliò al Senato Veneto la conquista dell'Egitto (Daru).

Digitized by Google

che i politici non si calcolassero, farebbe volger le menti e tener gli sguardi fissi su quelle contrade percorse sì gloriosamente da Lucullo, Marc'Antonio, Trajano, Alessandro Severo, Giuliano, Eraclio, Ciro e Tolomeo, non che da Alessandro il Grande; su quell'Oriente, culla dell'incivilimento; su quella Siria, culla del Cristianesimo, inaffiata da tanto sangue dei crocesegnati, e in cui, benchè non possedesse che un palmo di terra, la Fenicia con Sidone disegnata da Omero come la prima città del suo tempo, e con Tiro primeggiò nell'industria e nel commercio del mondo; su quella Costantinopoli col suo porto, il famoso Corno d'oro, il cui possesso invidiabile è tanto ora invidiato; su quell'Egitto che co' suoi monumenti palesa la sua antica magnificenza, che sotto i Faraoni, i Lagidi, i Fatimiti fu per tre volte potente e glorioso, e nella cui posizione trovansi uniti i migliori auspici di un avvenire prosperoso agricolo e commerciale. Se la Siria, l'Egitto, Costantinopoli non fossero in mano del Turco, il contrasto di forze rivali pressochè equipollenti non sarebbe forse a tenersi, avvegnachè la probabilità di un esito felice per niuna di esse non addiverebbe maggiore, e lo *statu quo* prevarrebbe. Ma la Siria, l'Egitto, Costantinopoli, dipendono ora da quel Turco, la cui non lontana caduta preconizzata dagli stessi suoi profeti, venne affermata da quanti uomini politici conta l'Europa (1). In ciò, a dir vero, non occorse molta forza intellettiva: fu già detto che quando lord Chatam governava l'Inghilterra, e madama Pampadour la Francia, la prima doveva acquistar le Indie e la seconda perderle; così non fu meraviglia, quando Amurath l'*intrepido*, Sollyman il *magnifico* reggevano i destini mussulmani se l'Europa quasi soccombette sotto l'invasione islamica; come nel 732 senza Carlo Martello, e nel 1683 senza Sobieski avvenuto sarebbe. Ma, nell'epoca attuale i *Chah-*

(1) Nel secolo XVII, la Turchia possedeva 11,280 miglia quadrati di coste marittime, in superficie di terra aveva nullameno che 1,203,219 miglia quadrati, ed era colla Spagna la potenza predominante in Europa.

Digitized by Google

Zadès (principi del sangue) educati da un eunuco nero nei *Caffées* (gabbie o padiglioni nel Serraglio), si vantino pure come sterminatori dell'*Ojack* (corpo dei Giannizzeri) e dei *Déré-beys*, si esaltino come riformatori perchè cangiarono nel *fesch* il turbante, e promulgarono l'ineseguibile ed ineseguito atto di Gulhané, viventi però cogli icogluni e morienti pel *delirium tremens*, non sapranno impedire che la razza di Othman non viva in un modo artificiale, e solo per le contrastate volontà dell'Europa, e che la continua agonia dell'impero dalla forza cieca e brutale non sia susseguita dalla morte, tostochè un'altra nazione europea il ticchio se n'abbia, Konieh e Nézib avendo già addimostrato la facile impresa che la è. — Vedesi da ciò di quante ambagi questa questione orientale avviluppisi, vedesi com'ella graviti sui futuri destini europei, e il perchè tutte le potenze addocchinsi colà. Per provare che a torto ragiona chi risguarda come facile sciogliersi un nodo in cui raggruppasi tutte le difficoltà europee basterà il dire, che avuto in considerazione il solo interesse commerciale, credesi da ognuno che la nazione più potente in Europa sia per essere quella la cui bandiera sventolerà sulle Piramidi.

II. Ma viva pur anche, come vive in pace tranquilla, o il suo possedimento cada in mano di una potenza incivilita ancor più, l'Egitto è sempre in bella prospettiva d'avvenire. L'Italia non meno il sarebbe, qualora i passeggieri, le corrispondenze, le merci per l'Egitto dall'Oriente giungendo a porti italiani, ivi potessero rinvenire quelle agevolezze di dazii, e quei celeri modi di locomozione che si trovano in altri paesi, e de' quali la civiltà odierna non può più difettare. — L'Italia far dee voti, quindi, che l'Egitto addivenga una potenza forte, incivilita, autotoma; che l'istmo di Suez sia un passaggio libero per tutte le nazioni della terra, o con una modica tassa si possa sempre valicarlo; e che l'Oriente goda alla perfine di quella tranquillità di cui i congrèvi inglesi non sembrano i precursori più sicuri. E sovrattutto poi, che il Mediterraneo non addivenga mai un lago nè francese, nè inglese, nè russo, ma sia semplicemente un veicolo

libero e sicuro per lo scambio delle merci Orientali con quelle europee. Simili voti non procedono al certo da mire ambiziose, ma dall'amore della civiltà e della utilità universale.

È ben vero che noi Italiani abbiamo mantenute relazioni commerciali coll'Egitto sin da' tempi più remoti, come Erodoto scrisse; è ben vero che noi discendiamo da quel popolo che anche lo dominò (1); che come navigatori perlustrammo tutti i mari, ed estendemmo le cognizioni geografiche del mondo antico; che con Colombo scoprimmo il nuovo; con Gioja trovammo la bussola; con Cabot, Vespucci, Verazzani démmo colonie e possedimenti all'estere nazioni; che tenemmo la signoria de' mari dal 1100 al 1500; che sotto la croce di Pisa c'impadronimmo delle Baleari, della Corsica, di alcuni punti della Siria e del Mar Nero; che sotto la croce rossa di Genova possedemmo Smirne, Scio, Lemno, Mettelino ed altri luoghi della Siria, Caffa in Crimea e Galata o Pera di cui voleasi fare una rivale di Bisanzio, « tenemmo colonie, stazioni ed emporii ricchissimi, per « cui il commercio intero del Mar Nero e dell'Asia era in no« stre mani (Sauli) (2); che sotto il vessillo di S. Marco padroneggiammo la Dalmazia, Corfù, Cipro, Candia, le Cicladi, quasi tutta la Marca, Tana, Lenzi e Nicopoli sul Mar Nero e la stessa Costantinopoli; è ben vero, ed è un vero doloroso a ripetersi, che neppure un palmo di terreno acquistato è a noi rimasto.

È però altrettanto vero che noi siamo posti dalla natura nella più utile situazione per fare il commercio col Levante, e che noi possiamo, a parere di un giudice competente, addivenire la prima nazione marittima del mondo se pure il vorremo, perchè « l'Italia ha dalle sponde del Varo alla Sicilia leghe di costa 230;

---

(1) Dal porto di Myos-Ormos a Coptos sul Nilo partiva ogni anno per le Indie una flotta romana di 120 vascelli. (Ora non avvi traccia alcuna di quel porto).

(2) Genova aveva fondachi non solo sui litorali de' mari Mediterraneo, Azoff, Caspio, Nero e Persico, ma ancora sull'Oceano, sul Baltico, su le coste della Fiandra, della Francia e dell'Inghilterra.

Digitized by Google

« dal Faro di Messina all'Isonzo leghe 360; e le sue coste della « Sicilia, Sardegna, Corsica sono di 550 leghe (totale 1140 le- « ghe, non compresovi l'Elba ed altre isole del Mediterraneo): « ha città marittime molte che possono dare 120,000 marinaj; ha « per porti di costruzione la Spezia (1), Taranto, Venezia, ed « ha molte rade eccellenti, per cui potrebbe avere 100 vascelli « da 74; 154 fregate e corvette; 200 bastimenti tra brigantini « e legni minori (Napoleone) ». Ed una nazione sì portuosa e che ha una sì grande estensione di coste non può tenere interruzione del suo commercio, neppure per una guerra generale. — Ed è pur vero che noi siamo eteroscii meglio di quanti altri popoli sianvi, per cui di tutte le produzioni necessarie alla vita soprabbondiamo; che abbiamo oltre ai numerosi e sicuri porti, magnifiche strade, una popolazione eccedente venti milioni, alacra e svegliata d'ingegno quant'altra nol sia. Per cui noi soli, se concordi, valenti e riuniti senza confini dasiari intermedii, con leggi e tariffe promotrici il libero commercio, ponendo a profitto le nostre ammirabili risorse geografiche e territoriali, l'uniformità del linguaggio, degli interessi, del clima, tutte cose che convengono verso una concorde nazionalità, a mezzo dell'Unione commerciale non temeremmo alcuna estera concorrenza, provenga pur essa da altre Leghe o dagli Stati principali pur anche.

Con questa Unione potremmo anche noi tenere il linguaggio dell'Olanda, benchè tuttavolta mancanti di una Giava, di una Sumatra, ecc., e rifiutarci a trattati od accettarli secondochè meglio al nostro interesse convenisse: potremmo come il Belgio, benchè non mediterranei, offerire patti di alleanze ai nostri vicini, ed accettar quelli che suonano meglio grati al no-

(1) La Spezia ha un porto naturale creduto il più bello e il più vasto del mondo. I cinque porti della costa occidentale della Spezia hanno una superficie di 2,150,000 metri. Il porto di Genova ne ha uno di 15,000 metri. Perciò la sola costa occidentale del porto della Spezia ha 143,333 volte l'area del porto di Genova (Balbi).

Digitized by Google

stro orecchio; potremmo con qualsivoglia nazione accondiscendere a tratti onesti e leali, rifiutarci ai contrarii, perocchè vogliosi o non vogliosi, il commercio di 20 milioni d'individui non è da sdegnarsi da qualunque potenza, chiamisi pur essa Francia, Inghilterra, Russia; perchè, vogliosi o non vogliosi, noi dovremo sempre servire d'*intermediarj* al commercio dell'Oriente coll'Occidente; ed il Portogallo, la Spagna, la Francia, l'Inghilterra, la Belgica, l'Olanda, l'Alemagna Occidentale, dai porti d'Ancona, Trieste, Napoli, Livorno, Genova, sono astretti a ritirare le loro merci, e le loro corrispondenze levantine; quando le vogliano prontamente ed economicamente ricevere (1).

L'Italia sarebbe pur essa, quindi, mercè questa Unione in bella prospettiva d'avvenire. Ma di questa alleanza commerciale ha grand'uopo, imperocchè quando altri si uniscano a fare una terribile concorrenza ai suoi traffichi ed alle sue industrie, inevitabile necessità la obbliga ad operare simili mezzi onde raggiungere lo scopo medesimo. Senza di essa, l'Italia, ridotta alle meschine ricchezze che risultano dai valori eccedenti le spese di produzione degli scarsi abitanti d'ogni singolo suo stato; inceppata da tanti balzelli e gravami quanti sono necessarj pel mantenimento di mille dogane, l'estera concorrenza avrà un bel giuoco con lei, perocchè non v'è forza individuale che resister possa

---

(1) Da un lavoro pubblicato dal chiar. conte Luigi Serristori negli *Annali di Statistica di Milano*, Vol. LXIII, pag. 6, rilevasi che nel 1832 in Italia « le importazioni dalla *Russia* furono per lir. italiane 10,262,000: le esportazioni per 2,579,000; dagli *Stati-Uniti* dell' America-Nord (presa la media di cinque anni dal 1828 al 1833) le importazioni per lir. ital. 10,250,723, e le esportazioni per lir. 18,692,188; dalla *Francia* le importazioni per lir. 135,730,000, e le esportazioni per lir. 208,657,000. *Totali* del commercio di cambio nel 1832 lir. ital. 386,170,911. *Attività* per l'Italia lir. ital. 73,685,565. — Vedesi che la nostra attività maggiore perviene dalla Francia; e che il movimento generale ed annuale degli affari con quelle sole tre potenze, ascendente a lir. ital. 386,170,911, al cambio medio lir. 2. cent. 50 diede un valore di lir. ital. 9,654,272. 77 cent. ai commercianti italiani.

Digitized by Google

alla collettiva, e non vi è adagio men contraddetto del *vis unita fortior*.

III. Credesi per altro dai più che un' Unione commerciale puramente italiana sia un difficile se non impossibile evento, e che i confini di una Lega possibile debbano essere Siracusa e il Danubio. E siccome non di molto cambierebbonsi le circostanze economiche in questa ipotesi, così dovendo attenersi non al migliore possibile, diremo che, in via commerciale, estendendosi il raggio del circolo, non potrebbero che riuscirne più notabili vantaggi.

Ma bucinansi altri progetti i quali renderebbero vane le nostre speranze qualunque volta si verificassero. Trattati di commercio parziali fra Napoli e l' Inghilterra ; Unione dell' Impero Austriaco colla Lega Commerciale Alemanna; levate le dogane interne fra i diversi Stati che formano l'Impero d'Austria.

Nulla diremo del primo, se non che sarebbe un evento assai rincrescevole, in quanto che potrebbe diminuire la probabilità di esecuzione del nostro voto. Crediamo difficile la effettuazione del secondo, avvegnachè se l'Unione germanica vantaggiasse immensamente coi porti italiani sull'Adriatico posseduti dall'Austria, non veggiamo quale fosse l' adeguato compenso che questa fosse per riceverne, mentre siamo in tempi che tutte le nazioni pongono un altissimo prezzo al mare, sovvenendosi delle parole di Temistocle: « Chi ha il mare ha tutto ». D' altronde non sappiamo se quello che si stipulò per la Germania, si volesse o si potesse applicare a Stati non germanici (1). Il terzo temiamo, perchè il bell' esempio che diede la Prussia sino

(1) Il Trattato del 22 marzo 1833 sembra interdire allo *Zollverein* di allargare il suo circolo al di là degli Stati della Confederazione Germanica. Ciò pare doversi dedurre e dal *Proemio*, e dall'art. 38, ove si specifica il caso che altri Stati *tedeschi* manifestassero desiderio di far parte dell'Unione, e più ancora dall'art. 39, nel quale si accorda allo *Zollverein* di far *trattati di commercio* (non fusione o amalgama) cogli Stati non tedeschi (*die nicht-deutschen staaten*).

Digitized by Google

dal 1818 col togliere le sue dogane interne di tanti vantaggi fu scaturigine da invogliare altri a seguirlo, e perchè l'Austria possiede in sè stessa tali elementi da contrabbilanciare, anche isolata, l'altrui influenza. Temiamo ancora più i risultamenti di esso, perocchè torna facile il presupporre che gli Stati italiani, i quali hanno rapporti intrinseci coll'Austria potrebbero essere attratti dalla sua forza poderosa ed assorbente a consociarsi con quella potenza anzichè ad altre: per cui ne avverrebbe che pei primi non altro più forse rimarrebbe se non il vendersi al miglior offerente, onde così per lo meno assicurarsi i vantaggi del libero commercio sovra una maggior superficie di territorio.

Se quest' estrema ipotesi non si verificasse, e se gli altri Stati italiani tutti rimanessero uniti, il terzo avvenimento sarebbe un gran male al certo, ma non irremediabile. Gli Stati toscano, sardo, napoletano, pontificio, modenese, parmigiano, sanmarinese presentano una popolazione di oltre 16 milioni. Quando l'Unione germanica mise nel 1828 in attività i suoi regolamenti, essa componevasi di una popolazione di poco eccedente i 5 milioni; e tanto speditamente manifestaronsi i vantaggi di essa, che in tre anni collegaronsi ai primi altri 15 milioni; eh sì, che non aveva lo *Zollverein* le circostanze di clima e di suolo favorevoli come noi abbiamo alle produzioni, non aveva quelle coste e quei porti nella felice situazione che noi possediamo.

E similmente a quanto avverrebbe per la Unione generale italiana, la Lega parziale sovraespressa non difetterebbe della bella posizione geografica del commercio d'Oriente. Sarebbe insignificante, commercialmente parlando, la perdita delle coste austriache dell'Adriatico; deplorabile però sarebbe quella dei porti di Venezia e Trieste. Quest' ultimo è al certo il primo porto italiano, ed è forse la settima piazza commerciale del mondo (Londra, Liverpool, New-Yorck, Marsiglia, Amburgo ed Amsterdam); ma Genova, Livorno e Napoli non cedono nel Mediterraneo (1), fuori delle menzionate Trieste e Marsiglia, che a

(1) Livorno riceve dai 3 ai 3500 bastimenti annualmente, ed il me-

Digitized by Google

Costantinopoli. Trieste deve però la sua importanza al porto franco, e più ai miti dazj di trasporto ed alle buone strade esistenti nell'Impero austriaco, di guisa che le mercanzie invece di prendere la direzione di altri porti italiani o del golfo di Lione per espandersi nel nord e nell'occidente europeo, di là traghettano sino al lago di Costanza. Ma se nel porto di Ancona le merci giungendo non trovassero ivi que' balzelli di fanale, di ancoraggio, di tonnellaggio, di pilotaggio, ecc.; quelle esorbitanti condizioni di nazionalità de' mercenarj, e que' dazj equivalenti a proibizioni, come accade in alcuni porti, a Londra in esempio, ma sibbene tenui tariffe, ogni facilitazione compatibile colle misure sanitarie per il pronto discarico, e quindi una strada ferrata che percorresse l'Italia per gli Stati pontificio, modenese, parmigiano e sardo, e si congiungesse a quella del Delfinato o a quella della Svizzera, qual gran parte del commercio di transito e di commissione togliere non potrebbe Ancona a Trieste? La via marittima per giungere dal Levante sia da Bairut, sia da Alessandria, sia da Costantinopoli, sia dalla Grecia, la più celere onde raggiungere l'Occidente europeo è certamente Ancona (1). E pervenendovi per questa strada anzichè per quella di Trieste, il commercio ritroverebbevi il risparmio di alcune leghe di via marittima, la quale è sempre incerta; i passeggieri e le corrispondenze volte all'Occidente avrebbero la linea più breve da percorrere, e non avvi dubbio che questa non isceglìessero, le condizioni dell'economia e della sicurezza sendo la

---

vimento de'cambi ivi supera la cifra di cento milioni di lir. ital. Napoli è anche di maggior importanza. « Trieste nel 1836 ricevè 4954 bastimenti « (Balbi). Marsiglia circa 8000 nel 1836. Costantinopoli nel 1839, 7320, tra' « i quali d' italiani 2384 (il terzo), cioè sardi 1803, austriaci 999, napo- « letani 272, toscani 30 (*Annali Statistici*, anno 1840, Vol. II, p. 355) ». Nel 1840 Costantinopoli importò per 250,000,000 di piastre, e ne esportò per 170,000,000: è una sproporzione assai forte.

(1) Un progetto se non di eguale, almeno di molta importanza, è quello che riunirebbe Brindisi a Napoli a mezzo di una strada ferrata. Credesi con qualche fondamento che il governo napoletano lo vagheggi.

Digitized by Google

necessità del commercio, e la certezza e la brevità dei transiti sendo quella dei passeggieri e delle corrispondenze. Il commercio, i passeggieri e le corrispondenze non curansi che dei loro interessi, non attendono che ai comodi loro.

Noi ragioniamo sempre nelle ipotesi della attivazione di tariffe daziarie mitissime, e della costruzione di strade ferrate, perocchè chi vuol lo scopo deve volerne i mezzi. Sarebbe d'altronde impossibile il movere a passo a passo con coloro che accelerano i loro movimenti, se non locomovendoci pur noi velocemente. Nell'epoca attuale è un andare a ritroso l'avanzar lentamente, avvegnachè « la natura non permette ad alcun po« polo posto in comunicazione con altri popoli di rimanere in« dietro impunemente (Romagnosi) », « chi nell'incivilimento « non avanza a pari passo degli altri, indietreggia (Robertson) », « e chi non progredisce col tempo viene dal tempo stesso sopra« vanzato, rovesciato, punito (1) ».

Una linea di *rail-ways*, la quale partendo da Ancona raggiungesse quella il progetto di cui già si sancì dal re Carlo Alberto, non presenterebbe per la sua costruzione ostacoli non diremo superiori a quelli della linea che da Genova deve scontrare il confine lombardo, valicando a Bossola l'Appennino a 340 metri di altezza, forandolo per metri 1960, e costruendo un ponte sul Po (opere tutte di sicuro eseguimento, secondo l'opinione del celebre S. K. Brunel), ma forse inferiori a tutti quelli che superar dovettero o dovranno le strade ferrate sin qui costruite o progettate. È evidente che minori essendo gli ostacoli, le spese di eseguimento devono essere minori.

Lo Stato Pontificio otterrebbe da questa via ferrata un vantaggio speciale, incalcolabile. Gli Stati di Napoli e di Toscana, coi loro porti frequentati da tanti piroscafi presentano già al commer-

---

(1) Parole di un Consigliere di Stato di S. M. Prussiana proferite nella discussione sovra le strade ferrate nei consigli provinciali dell'anno 1842.

Digitized by Google

cio straniero quanto una popolazione di 10 milioni, svegliata di ingegno e robusta di braccia, è capace di produrre e consumare. Ma se per dare l'ultimo tocco al quadro ideale, questi due medesimi Stati si congiungessero, mediante i *raili*, allo Stato Pontificio, riannodandosi a quelli di Modena e Parma e del Piemonte (1), nulla più mancherebbe alle singole parti onde formare

(1) Onde dimostrare non essere il nostro quadro immaginario anzi che reale, abbiamo bisogno di spendere alcune parole.— La sola quistione veramente economica da intavolarsi in tesi generale è questa: l'attivazione delle strade ferrate serve a diminuire i capitali totali de' paesi ove si esegui, e debbonsi quindi classificare le spese ad essa occorribili fra i consumi improduttivi o viceversa? A tale domanda è semplice, è facile la risposta. In teoria, sono fondamentali principii di pubblica economia quelli che insegnano come i lavori pubblici di strade e di canali, attivando la circolazione degli uomini e dei capitali, aumentano la produzione delle ricchezze materiali, mercè l'assottigliare che fanno le spese di produzione. Contribuiscono perciò all'incremento dell'entrate generali: e sviluppando un maggior consumo, provocano l'aumento della popolazione, e sono da questo lato proficue più che ad altri al pubblico erario, perchè congiungonsi di tal guisa a tutti gli elementi produttori delle tasse sui consumi. In teoria dunque queste spese sono a preferenza di ogni altra da annoverarsi fra i consumi produttivi. — In fatto poi, laddove questa nuova specie di comunicazione si aprì, il rialzo de' fondi pubblici al grado più alto a cui mai non fu (il 5 per 100 in Francia al 121; il 3 per 100 in Inghilterra al 97!), addimostra che in quei regni l'offerta dei capitali supera la domanda, e che l'attivazione delle strade ferrate, lungi dal servire alla diminuzione de' capitali totali d' un paese non fa che accrescerli. Nè varrebbe qui l'obbiettare, non essere il rialzo de' fondi pubblici sempre un sicuro termometro dell'abbondanza de'capitali in un paese, in mentrechè può succedere che il numerario, mancando di sicuro ed immediato impiego in altre industrie, preferisse quello che ad esso offre la Borsa. Ma l'obbiezione non sarebbe che speciosa nel caso identico: diffatti, per citare il solo esempio che abbia valore, quello cioè della nazione che fece i maggiori lavori nei *raili* e li compì da un lasso più lungo di tempo in Europa, niun' altra industria offrì impiego al numerario in proporzione sì ampie comecchè quelle delle ruotaje ferrate inglesi, e dopo esservisi versati milleottocento milioni di lire ital., gli effetti pubblici del 3 per 100 sono al 97.

Digitized by Google

un gran tutto capace di porre un peso nella bilancia atto a farsi cercare per patti dai vicini, a incutere temenza in altrui se ne-

---

Nella fattispecie poi dell'Italia hannovi due altre quistioni da intavolare. — Sonvi in Italia i capitali necessarii per l'attivazione d'un sistema siderodromo retiforme, sistema che è forse il solo atto a soddisfare compiutamente ai principii della giustizia distributiva, massime allorchè alla spesa debba prender parte il pubblico erario, ed è forse il solo da cui sembra provato che trar si possa i maggiori lucri? — Sonvi, inoltre, difficoltà non superabili dall' arte, per la costruzione di una rete italiana di strade di ferro.

Per rispondere adequatamente alle due domande la nostra insufficienza è a noi stessi meglio addimostrata che ad altri. Nullostante ciò indicheremo alcuni fatti, la conoscenza de'quali (perocchè in questo tema ci è forza di procedere con argomenti esemplari ed in via di analogia) ci fece concepire idee le quali c'indussero ad una affermativa conclusione.

L' Inghilterra ha oggidì (gennajo 1843) 4482 chilometri di strade ferrate, le quali costarono più di mille ottocento milioni di lire italiane. Ma 2710 chilometri soltanto costruironsi pel trasporto di passeggieri e delle merci: gli altri si destinarono al servigio delle miniere di carbon fossile. Questi 2710 chilometri costarono milledugentocinquanta milioni di lire ital. La media dell' interesse di questo numerario fu nel 1842 del 4 1/2 per 100, superiore quindi di quasi l' 1 1/2 per 100 a quella che i fondi pubblici dettero. (Nelle spese vennero contemplate solo quelle di prima costruzione delle strade, e non l' acquisto del materiale, ecc.).

La Confederazione germanica impiegò nelle strade ferrate lir. it. centocinquantotto milioni. Il benefizio netto fu nel 1842 del 5 per 100 (in media).

La Belgica aveva nel 1842, 387 chilometri di *raili*, che le costarono settantotto milioni di lire ital., e la media dell' interesse ottenuto fu del 4 per 100.

Questi dati si sono attinti ad alcuni articoli di E. T. (*La Presse* 1843, avril 25 et mars 2) ove la quistione in argomento viene svolta sotto tutte le facce. In essi non contemplansi le strade in ferro della Francia ove, comprese quelle ultimate in maggio p. p. da Parigi a Rouen e ad Orleans, danno chilom. 799, colla spesa di lir. ital. 279,100,000; nè quelle di altri Stati, avvegnachè, essendo elleno ancora separate le une dalle altre da lunghi intervalli di continuità, non presenterebbero norme sicure per trarne un giudizio.

Trascurando perciò l'esempio della Francia, ed anche quello dell'In-

Digitized by Google

gativi, e a poter rispondere sempre ed in qualunque evento: se no, no, come gli Arragonesi.

---

ghilterra, perocchè in quest' ultimo paese la media delle ricchezze generali supera quella di tutti gli altri Stati Europei, noi non ci soffermeremo che su quanto avvenne nella Belgica e nella Confederazione germanica.

La Belgica, popolata soltanto di 4 milioni, debbe compire nell' anno presente, secondo il rapporto del sig. Rogier, ministro de' pubblici lavori, la sua rete di strade ferrate, lunga 563 chil., la cui spesa totale, eseguitasi per conto governativo, salirà a lir. ital. 125,664,701; ed a circa 160 milioni, compreso il materiale, ecc.

Gli Stati componenti la Confederazione germanica (39,000,000 d'abitanti), secondo i rapporti ufficiali alla fine del 1841, possedevano chilometri 295 di strade in ferro, stavano costruendone chil. 715, e ne avevano in istudio od in principio di esecuzione chil. 1085. Dicesi che la loro rete totale deve comporsi di chil. 5000 circa. Anzi, secondo il barone Paul de Bourgoing, di chil. 5545.

Nella ipotesi che la media delle ricchezze pubbliche e private della Belgica e della Confederazione germanica stia in un eguale rapporto con quello dell' Italia (ipotesi di cui dobbiamo servirci perchè mancanti di dati certi, ma non istravagante, giacchè molte induzioni vengono in appoggio), nella referenza alle popolazioni rispettive, l' Italia potrebbe costruire chil. 2815 di strade di ferro, confrontandolo con quelle della Belgica, e chil. 2564 colle 5000 indicate dalla Confederazione Germanica.

Ed una linea principale che, partendo da Napoli toccasse Roma per raggiungere Ancona, ovverossia da Roma per Civitavecchia, Livorno e Pistoja rinvenisse quella che da Ancona attraversando lo legazioni, il Modonese ed il Parmigiano si unisse alla strada ferrata lombardo-veneta ed alla ideata da Genova al confine lombardo, per raggiungere finalmente il Delfinato tramezzo l'Alpi Cozie (secondo il progetto del generale Racchia) oppure la Svizzera per Chambery; questa linea, crediamo, non presenterebbe nel suo sviluppo totale se non che chil. 1500 circa, ed avrebbesi volendolo gran campo per costruire linee ferrate secondarie, rimanendo nelle proporzioni indicate per il rapporto della popolazione italiana colla belgica e l'alemanna. Crediamo ancora che questa linea non avrebbe forse d' uopo nè di avere grandi raggi, nè forti pendenze maggiori di quelle di cui abbisognarono altre linee, non le occorrerebbe un *tunnel* come l'esistente nella strada di Bristol a Londra lungo metri 2800, nè di un foro simile a quello che trovasi sotto Liverpool, lungo metri 2045, nè di pertiche

Digitized by Google

IV. La Unione commerciale italiana, argomentando noi sulla ipotesi meglio probabile, comporrebbesi dello Stato Austriaco e degli Stati tutti Italiani. In allora non molto remoto sarebbe il caso, attese le affinità esistenti fra l'Austria e la Confederazione germanica, che, congiungendosi, almeno con trattati parziali, l'Unione italiana colla Lega doganale tedesca, si facesse di tutti questi popoli riuniti un grand' insieme da potersi denominare Unione Commerciale dell'Europa centrale, la quale posseditrice di porti sul Baltico, sul mare del Nord, sul Mediterraneo e sull'Adriatico, traboccar farebbe a favor suo la bilancia politica europea.

Nulla forse avverrà di quella Unione che in quanto a noi brameremmo più specialmente effettuarsi, forse neppur l' altra esposta da taluni come meglio probabile, e forse nemmeno la più ristretta avremo il contento di veder realizzarsi. Quindi le nostre parole come le nostre speranze andranno portate via dal vento, ed utopie verranno stimate le nostre credenze. Ci consoliamo però nel riflettere che le utopie, secondo un profondo scrittore, allorchè hanno uno scopo benefico per l'umanità, cioè una tendenza al buono, al giusto ed al vero, rimangono sogni per un secolo, ma addivengono fatti nelle età susseguenti.

In qualsiasi caso però noi non crediamo nè opera, nè tempo perduto il ricordare come si compose l' Unione germanica, l'osservare le leggi che la tutelano, l' enumerare i risultamenti che se ne ottennero, onde conosciuti i regolamenti ed i fatti, potersi avere da essi un criterio per istabilire, se que' vantaggi

---

10,000 cube di muratura che occorsero per il così detto *argine* di *Petterson* sulla strada a doppio binajo da Baltimora all'Ohio, strada lunga miglia 250: non presenterebbe in somma ostacoli di sorta non superabili dalla scienza moderna, la quale giudicò di lieve entità il varco del Soemmering nelle Alpi Noriche, quello di Frejus nelle Alpi Cozie, e sta erigendo nelle lagune veneziane il famoso ponte lungo cinque miglia circa per ben chiarire non esser questa scienza moderna per nulla inferiore all' antica che innalzar ivi seppe que' *Murazzi* « Ove l'Adria emulò l'ardir di Roma » (Niccolini).

Digitized by Google

ottenuti debbonsi a quelle leggi soltanto, ovvero sia se bastava un' unione daziaria qualunque per conseguirli. In altri termini, se, cangiate d' alquanto quelle leggi, era sperabile maggiori e più certi benefizj di ottenere. Dal nostro argomentare speriamo che si trarrà quest' ultima conclusione.

L' associazione doganale (*Zollverein*) ebbe origine da una convenzione segnata il 19 maggio 1820 fra gli Stati di Baviera, Würtemberg, Baden, Assia-Darmstadt, Sassonia, Nassau e Reuss, nella quale si stabilì il progetto di una Lega doganale. In Darmstadt si tennero le conferenze, a cui intervennero ancora a mezzo de' loro rappresentanti l' Assia-Elettorale, Hohenzollern e Waldeck. Baden propose il progetto, al quale non mostraronsi corrivi se non che Darmastadt e Nassau.

Un' altra conferenza si tenne per l' oggetto medesimo nel febbrajo 1825 in Stuttgard, e ad essa convennero Baviera, Baden, Assia-Elettorale, Assia-Darmstadt, Würtemberg, Hohenzollern, Sigmaringen e Stoechingen. Ma Baden e Nassau dichiararonsi di prima giunta contrarii alle tariffe proposte dal Würtemberg e dalla Baviera *perchè troppo rigide*: e venendo quest' obbiezione risguardata come *vitale* le conferenze dovettero rompersi di bel nuovo.

Finalmente un' associazione doganale definitiva si potè stabilire il 18 gennajo 1828 fra gli stati di Baviera, Würtemberg, ed i principati di Hohenzollern, la quale comprendevasi in una superficie di miglia quadrate geografiche 1783. 09, (da 16 miglia quadrate italiane l' una), ed aveva una popolazione in allora di poco più di 5,000,000 (ora è il 61,078,844). Con vedute presso a poco uniformi a questa Lega, un' altra se ne formò il 1.° luglio 1828 fra la Prussia, l' Assia-Darmstadt, ed altri Stati secondarii uniti alla Prussia, fra i quali Schwartzburg-Sonderhausen (1). A questa si unì, il 25 agosto 1831 l' Assia-Elettorale.

---

(1) La Prussia e lo Schwartzburgo eransi collegati per un sistema liberale commerciale sino dal 25 ottobre 1819. Egli è perciò, crediamo, che

Digitized by Google

Ed il giorno 22 marzo 1833, collo scopo memorabile di promuovere il vantaggio generale dei loro popoli, i sovrani degli Stati che componevano le anzidette due Leghe, sottoscrissero, mediante i loro rappresentanti, un trattato di amalgama, pur cui l'associazione doganale si estese sovra miglia geografiche quadrate 7,300. 19, e sovra circa venti milioni d'individui in quell'epoca (adesso salì a 22,725,092).

Aderiscono ad essa (il 12 maggio 1835) Baden, Sassonia, Nassau, e gli Stati che compongono l'Unione turingica: al gran motore degli interessi comuni sagrificarono codesti popoli alcuna parte de' loro privati interessi, dando eglino così un altro bell'esempio degno d'imitazione. Nel 1836 (2 gennajo) vi si unì pure Francfort sul Meno, per cui l'associazione si estese sovra un'area di miglia quadrate geografiche 8,197. 36 popolata, presentemente da 27,142,323 individui. Il Brunswich ed il principato di Lippe (Darmstadt) nella parte de' loro territorii non da prima entrati nella Lega colla Prussia, la contea di Pyrmont (Waldeck), la contea di Schaumburg (Assia-Elettorato), ed ed il gran ducato di Lucemburgo si unirono alla *Zollverein* negli anni 1841 e 1842, per cui al 1.° gennajo 1843 la Lega estendevasi sovra 8,273. 28 miglia geografiche quadrate, secondo Berghaus, ed era popolata da 27,589,314 individui.

Lo *Zollverein* fe' trattati coll'Olanda (2 gennajo 1839, e colle città di Amburgo e di Brema (dicembre 1839) che ebbero termine col dicembre 1841, colla Porta ottomana nel 1840, e colla Gran Brettagna il 26 aprile 1841: trattati commerciali

---

dassi vanto alla Prussia di questa benefica istituzione, e dovrebbesi datare da quell'epoca lo *Zollverein*. Dir si potrebbe ancora che sino dal 1815, un'associazione di dogane tedesche era stata preveduta, incoraggiata. Leggiamo, infatti, in Koch (Art. 19 dell'atto costitutivo della Confederazione germanica). « Gli Stati confederati si riservano di deliberare immediata« mente, e nella prima riunione della dieta a Francfort, sul modo di re« golare i rapporti commerciali di uno Stato all'altro, secondo i principii « adottati dal Congresso di Vienna ».

Digitized by Google

reputati per l' Unione vantaggiosissimi tutti, eccettuatone quello colla Gran Brettagna.

Il 16 agosto 1841 si è poi concluso altro trattato fra gli stati collegati, che stipula per essi loro: articolo 1.° la prolungazione dello *Zollverein* per 12 anni, cioè dal 1.° gennajo 1842 al 31 dicembre 1853. Articolo 4.° la regolarizzazione di una moneta comune sul piede di 4 talleri equivalenti a 7 fiorini (1). Articolo 6.° e 7.° l' unità della misura per tutta l'Unione, ed un modo più uniforme per la prescrizione de' diritti doganali.

Debbesi per altro accennare che un' associazione doganale erasi stabilita nel 1831 fra l'Annover, Brunswich, l'Oldenburgo, Schaumburg-Lippe e Detmold-Lippe, e che questa Lega avea per iscopo una *opposizione* a quella detta *prussiana*. Ma la popolazione collegata non eccedeva i due milioni, ed aggiunger conviene che già da essa staccavasi nell' ottobre 1841 il Brunswich e Detmold-Lippe.

Rimangono negli Stati facenti parte della Confederazione germanica, stranii ancora allo *Zollverein*, l' Austria, l' Annover e le città anseatiche (meno Francfort), se hannosi in considerazione i soli paesi di qualche importanza. Ma l' isolamento sarà la morte dell' industria annoverese; e le strade ferrate che costituisconsi nell' Annover lo astringeranno quanto prima a riunirsi alla gran patria comune. Le città anseatiche, al paro del Brunswich, debitrici della loro prosperità al libero commercio, posero remora sinora a collegarsi allo Zollverein. Ma per esse, come per l'Annover, la considerazione generale dell'onore della gran causa germanica, la costituzione di una bandiera unica nazionale che odono sempre risuonarsi all' orecchio, il rimprovero di egoismo che contro esso loro continuamente scagliasi, fanno

---

(1) Fino dal 20 luglio 1838 erasi convenuto fra gli Stati componenti lo *Zollverein* di battere una moneta particolare, detta moneta d' unione (*Vereinsmunze*).

Digitized by Google

prevalere l' opinione nell' universale che ben presto gli sforzi della Prussia verranno coronati da un esito compiuto, luminoso.

« Le basi fondamentali del sistema dell' Unione germanica sono cinque:

1.° Libertà assoluta commerciale, e conseguentemente abolizione di ogni dazio di entrata, di uscita e di transito, e a *fortiori* di ogni proibizione fra gli Stati co-associati (Articolo 6.° e 7.°).

2.° Istituzione alle frontiere del territorio riunito di dogane comuni per la prescrizione de' diritti sulle importazioni ed il transito de' prodotti stranieri, come ancora sulle esportazioni di alcuni prodotti dell' industria indigena (Articolo 1.°).

3.° Divisione fra' co-associati dei prodotti doganali (Articolo 22.°).

4.° Convenzione generale che stabilisce i diritti e gli obblighi di ciascuno degli Stati dell' Unione, e che deve servir di legge a tutti in materie doganali e commerciali (Articolo 4.°).

5.° Organizzazione uniforme delle dogane, la quale deve avere principalmente di mira il vantaggio de' commercianti, dei viaggiatori e di tutti i sudditi degli Stati riuniti (Articolo 41.°).

Abbenchè nel *proemio* del trattato fosse stato dichiarato che « esso ha per oggetto d' avvantaggiare la libertà del com-« mercio e delle transazioni industriali fra i rispettivi Stati con-« traenti, e quindi il ben essere commerciale della *Germania* », pure vedesi dalle basi suindicate, non essere ammessa in modo assoluto la libertà del commercio estero. Dicesi che la Prussia, la quale originariamente ideò questo sistema non avrebbe avuto adesioni, se ogni Stato non fosse stato indennizzato coi profitti comuni delle perdite che avrebbe sofferto ne' prodotti delle sue dogane particolari. Questi principii erano quindi necessarii a formare il legame; ma i risultamenti della libertà parziale non tardarono a provarsi, ed i proventi comuni oltrepassarono di assai la somma de' proventi particolari anteriori. Questi fatti saranno dimostrativi dell' utilità di una maggiore ri-

Digitized by Google

duzione di tariffe, e così l'unione si avvicinerà sempre più verso il gran principio della libertà commerciale.

« La soppressione delle linee doganali non profitterà al « solo negoziante, ma ad ogni classe di persone, ed in ispecie al-« l'industriale, il quale vedrà così il mercato de' suoi prodotti « estendersi al di là dei limiti ond'era circoscritto. Il consuma-« tore, ed ognuno è consumatore, vi avvantaggierà sia per la « qualità, sia per lo prezzo degli oggetti, e questo migliora-« mento sarà l'effetto naturale ed inevitabile dell'estensione « della concorrenza. Ciò che è vero pe' consumatori, lo sarà « particolarmente per coloro i quali per produrre hanno d'uopo « consumare materie prime, avvegnachè potranno averle mi-« gliori ed a prezzo più buono da un altro Stato per giungere « dal quale eranvi prima dogane da superare (1) ».

« La situazione delle cose, a cui l'Unione succedè era de-« plorabile. Si paragonavano gli abitatori degli Stati germanici « a de' prigionieri, che non poteano parlarsi nè trattar d'affari « se non che attraverso ai cancelli delle loro prigioni. Chiunque « viaggiò nella Germania prima del regime dell'Unione, è stato « costretto a maledire più d'una volta a quelle reti di dogane, « le quali obbligavanlo a scendere di carrozza e quasi ad ogni « stazione, ed a vedere i propri arredi visitati dagli agenti di « un principotto. Ma la noia del viaggiatore era un nonnulla a « rimpetto di quella che soffrir dovea l'industriale, che avendo a « tre passi di distanza una materia prima abbondante e di eccel-« lente qualità in un altro Stato, eragli giuoco-forza comprarne « una meno buona e prodotta all'altra estremità dello Stato (2). « Percorrendosi 50 in 60 miglia germaniche, doveansi attra-« versare sedici diverse linee doganali (3) ».

---

(1) Rau, *Archiv. der politischen OEkonomie, Vol. II, Liv. III.*
(2) Bibliothèque Universelle de Genève. Oct. 1837.
(3) *Giornale Agrario Toscano*, N. 60, pag. 356.

Digitized by Google

L'eseguimento del piano attuale dello *Zollverein* cominciò dal 1828, nè vi fu persona che contr'esso movesse lagno di sorta. La tariffa prussiana del 1818, che servì di base a quella dell'Unione, venne considerata in quell'epoca come un progredimento, e da molti stimata anzi una innovazione temeraria e pericolosa. Essa tariffa però, quantunque un po' più rigorosa di quelle che Baden, Sassonia, Nassau aveano prima dell'Unione, è assai più mite di quella di tutte le grandi potenze che circondano la Lega. *Non havvi proibizione alcuna*, ed i diritti sono in generale minori di quelli a cui vanno soggetti i prodotti similari al loro ingresso nella Francia, nell'Inghilterra, nell'Austria, nella Russia. Nelle tariffe inglesi vi sono articoli assolutamente proibiti, e più ancora ve ne sono nelle francesi. La tariffa dello *Zollverein* non colpisce se non le derrate coloniali e gli oggetti di lusso: è moderata circa ai prodotti di prima necessità. L'esportazione è in generale perfettamente libera: non si eccettuano che alcuni prodotti grezzi i quali sono il soprappiù del necessario all'industria che li impiega, prodotti soprannumerarii che non nuocono ad altre produzioni, e che sono i residui anzichè i risultamenti delle produzioni stesse, cioè pelli, crini, cenere di legna, stracci, ecc., ecc. Il transito è facilitato dovunque (1).

In questa esposizione di fatti noi abbiamo riportato per sunto un articolo della *Bibliothèque Universelle* di Ginevra (ottob. 1837), articolo d'autore anonimo, che crediamo però non ingannarci

---

(1) I Governi stessi godono dell'associazione, perchè i loro introiti sonosi aumentati... Quantunque la tariffa della Lega all'introduzione contenga parzialmente dei diritti protettori assai gravosi, nel complesso, non eccede l'aggravio del *dieci per cento*, ed in generale non ferisce gl'interessi dei consumatori; e prova ne sia che nel prodotto delle dogane, quello proveniente da dazj prelevati sui prodotti esteri costituisce l'85 per cento dell'introito totale. La diminuzione del contrabbando, naturale conseguenza dell'Unione, è stata altra vistosa sorgente d'aumento d'introito. (*Gior. Agrario Toscano*, N.° 60, p. 357).

Digitized by Google

attribuendolo a quel chiaro ingegno del professore Cherbulliez. Veggonsi in esso riepilogati gli articoli proibiti, alcuni de' quali lo sono per alcuni Stati, per altri no: il perchè ne consegue essere impossibile il non mantenimento delle dogane interne e del personale numeroso di cui esse abbisognano. Quindi il più bel risultamento dell' Unione è tuttavia una speranza. Se questo nostro scritto non abbondasse già di citazioni (l' oscuro nostro nome esigevalo), noi esporremmo ben volontieri tutta l' opinione di quell' illustre pubblicista su questa grave materia, ed i leggitori senza dubbio ne trarrebbero diletto ed istruzione. Ma i limiti propostici ed un sentimento di convenienza ci obbligano a soffermarci, essendosi già detto bastevolmente per invogliare ognuno alla lettura di quell' articolo, se di più ampie cognizioni avesse bramosia di essere fornito.

Avendo già sentenziato che lodiamo lo scopo ma non tutti i mezzi impiegati dallo *Zollverein*, la nostra proposizione alludeva al sistema proibitivo, che in quanto al commercio estero ha prevalenza nelle Tariffe della Lega. Siamo però solleciti a dichiarare che se sonvi ragioni per sostenere simile sistema, l'Unione germanica non ne diffettava certamente.

I dazj percepiti dallo *Zollverein* giustificansi come tutti i dazj imposti sul lusso e sulla soprabbondanza de' prodotti sui consumi, cioè per le necessità fiscali che impongono di provvedere ai bisogni dello Stato. Questi sono giustificabili in ogni epoca, ed in ogni paese fuvvi ed evvi necessità di scuole, di strade, di polizia, ecc. I non giustificabili mai sono quei dazii che pretendonsi stabiliti per uno scopo economico. « Essi hanno « per base, dice Rau, un errore assurdo: un popolo che non « volesse nulla comprare da un altro popolo, non potrebbe più « cosa alcuna vendere all' altro popolo: è questa una verità già « dai teorici affermata che comincia a penetrare nella pra- « tica (1) ». Il secondo motivo che li giustifica si è che sem-

(1) Vorremmo che questa verità, stabilita come assioma dopochè si

Digitized by Google

bra esservi d' uopo alcune volte di retorsioni e di rappresaglie contro le tariffe straniere, quandochè sia questo l' unico modo di forzare i limitrofi a più miti sentimenti. Il terzo motivo ritrovasi nella giustizia di continuare a proteggere quelle industrie che erano nate coll' appoggio delle protezioni, ed aveano, perciò, quasi diritti acquisiti alla continuazione di esse. Questo terzo motivo non ha vigore che per un tempo limitato, ed esser dovrebbe un' eccezione: ma, a dir vero, non sembra che l'Unione germanica abbia in mira di assegnargli un limite, tanto è difficile allontanarsi dalla via de' monopolii e delle privative allorchè si è permesso il seguirle.

Il primo e terzo motivo non hanno d' uopo di dilucidazioni ulteriori. Parleremo del secondo, il quale da sè solo sembra giustificare le misure legislative dello *Zollverein* per l' adozione del *par pari refertur* nelle sue tariffe daziarie. Il sistema delle rappresaglie vien condannato in massima dai buoni economisti, come non mai raggiungente lo scopo voluto, che è di far male ad altri senza recar nocumento al paese che lo adotti. Una fanciullaggine (dicon eglino) sarebbe l' impiego di questo sistema nel supposto che il male anche proprio tollerar si dovesse a motivo di un danno maggiore che ad altri si facesse. In buona economia non può giustificarsi dunque mai, se non sottomettendolo in gerarchia a *quella ragion di Stato* con tanta sapienza di dottrina dimostrata in molti casi ad ogni altra ragione prevalente dal nostro Gian Domenico Romagnosi. Non trattando per altro la questione politica, non è sotto di questo aspetto che noi lo sosterremo; e nemmeno il faremo nella credenza che poco danno ne potesse avvenire allo *Zollverein* dalla

---

conobbe la natura e la formazione de' fenomeni crisologici mediante i lavori di Smith, di Say, di Storch e di Romagnosi in ispecie, e più ancora dopochè Ricardo espose la sua teoria del numerario, cominciasse una volta a penetrare nella pratica, ove invece però si va in traccia ancora della bilancia commerciale, e si fanno ogni dì trattati di commercio, ad onta di que' capi-scuola e dello stesso Rau e di altri valenti economisti tedeschi.

Digitized by Google

sua adozione, i fatti sendo venuti sempre in appoggio alle teorie, ed a dimostrazione, che il commercio fra due paesi non sostenendosi che a mezzo dei reciproci baratti, il far male ad altri è lo stesso che farlo a sè stesso. Esclusa dunque la ragion di Stato, ammesso che un danno possa apportare la rappresaglia, rimane a vedersi se questo danno era tollerabile e da tollerarsi, quandochè esso sembrasse il solo spediente atto a rimuovere le potenze conterminanti dai loro sistemi proibitivi. Dicemmo il *solo*, avvegnachè lunghe negoziazioni per lunga serie di anni non riuscirono altrimenti a far recedere gli Stati limitrofi dalle loro assurde pretensioni. Egli è quindi, e, sotto di questo solo aspetto, che noi, benchè tenacemente avvinti alla dottrina italiana, italiana da Bandini sino a Romagnosi, che proclama la libertà commerciale esser debba il principio dirigente ogni legislazione daziaria (ma che ammette queste eccezioni, nè conosce precetti assoluti ed incontrovertibili); noi sosterremo le misure legislative dello *Zollverein*, imperocchè sembravi in esse di vedere non già un principio opposto alla libertà commerciale, ma sibbene un principio convergente ad essa, mediante la seconda intenzione di forzatamente indurre gli Stati limitrofi all' adozione di quel grande e magnifico sistema. Gittando uno sguardo sulla carta geografica della Germania sembra verificarsi a prima vista questa *casualità*, e, per questa *casualità* può sembrare equa ed opportuna la disposizione regolamentaria restrittiva contenuta nelle tariffe daziarie dello *Zollverein*.

Gli Stati collegati erano conterminanti da un lato colla Francia, cioè con quella nazione condannata a trascorrere dalle aberrazioni del Colbertismo a quelle del sistema continentale, e da queste all' egoismo dell' interesse privato sostenuto dai proprii rappresentanti, per cui, ad onta de' suoi valenti economisti, alte tariffe ivi veggendosi sempre più succedere ad alte tariffe, e proibizioni a proibizioni, finirà, convien crederlo, per togliere alle sue industrie lo spaccio di tutta l' Europa, ed a ridurle in quello stato a cui secondo il concetto napoleonico erano con-

Digitized by Google

dannate le inglesi, che aveano avuto il grave torto di farsi fabbricare al di là della Manica (1). Colla Francia niuna modificazione era sperabile per l'avvenire, avvegnachè, ad onta dei consigli le più volte ripetuti dalla tribuna de' suoi ministri stessi, l'interesse privato quasi sempre in battaglia contro il pubblico bene, gravita colà nelle bilancie legislative di un pondo sì forte, che, a danno della nazione se vuolsi, ma a vantaggio personale de' più verbosi fra suoi rappresentanti, il sistema restrittivo francese ciascun anno più dilatasi e afforticasi (2).

Dall'altro canto la Russia contermina coll'Unione, quella Russia che proclama consistere la sua gloria nell'impedire ogni ingresso alle estere produzioni di qualunque specie esse sieno, e crede poter ella sola a tutte bastare. La sua situazione geografica, la vastità del suo impero, maggiore del più grande che abbia fin qui esistito, quello di Dgentis-kan; le istituzioni che la reggono; l'indole eccessivamente pieghevole ad ogni mestiere degli abitatori delle sue interne provincie; l'organizzazione servile delle sue basse classi, danno alla Russia per sostenere simile sistema, una forza ch'essa pone a profitto con alacrità e perse-

---

(1) Sembra che gran tempo non debba trascorrere prima che tale profezia si verifichi. Dicesi che il Congresso Doganale di Stuttgard abbia aumentato le sue tariffe del 50 per 100 *ad valorem* sugli oggetti di *chincaglieria* e minuterie delle fabbriche francesi.

(2) « Discorrendo i Documenti della Investigazione (Enquête) che si fece dal ministero francese nel 1834 si osserva, che non fuvvi industriale che non chiedesse proibizioni pe' soli oggetti di sua manifattura, e poi non reclamasse la libera importazione de' prodotti che servivano d'instrumenti e di materia prima per l'industria da lui esercitata » (*Bibl. Univ.*, oct. 1841). Come intendersi fra voci così discordanti, e qual bel risultamento aver dovea un *Enquête*, consultandosi personaggi così disinteressati! « Il sistema commerciale francese componesi di un tale amalgama di vecchie usanze ed è fondato sovra sì assurdi pregiudizii che coloro i quali hanno un interesse per sostenerlo nol possono difendere se non dichiarando guerra alla scienza ed al senso comune ». Cherbulliez. *Bibl. Univ.*, mai 1840, p. 41.

Digitized by Google

veranza. Ma quali erano le vie da seguirsi se non le rappresaglie con chi dichiara al paro di lei, che se saranvi cangiamenti nelle proprie tariffe, questi saranno sempre più tendenti ad impedire ogni ingresso alle estere merci? Ogni speranza persino di modificazioni più tollerabili non veniva tolta così?

Per l'Inghilterra non confinante colla Lega, ma che l'invadeva indirettamente delle sue manifatture, eravi una ragione anche più forte per combatterla ad armi eguali non solo, ma per desiderare fors' anche che i vincoli imposti fossero tali da far nascere lo stato di *non intercourse* fra il Regno-Unito e lo *Zollverein*. Per motivi già noti, niuna nazione può sostenere la concorrenza coi fabbricatori inglesi. Tale è anzi l' ingombro delle sue produzioni che taluna di esse (e le principali, come il cotone) si smerciano a *perdita* sui mercati europei. Finchè l' industria rimase per modo di dire confinata dentro le isole brittaniche, colle proprie produzioni l'Inghilterra si procurò un'immensità di ricchezze. Ma le altre nazioni aprirono gli occhi elleno pure, ed a misura che questi occhi si aprirono, ogni industria patria accrebbe da un lato, e dall'altro si cercò d'impedire (a torto forse ma non in fatto così), l' invasione dell' estera produzione. Conobbe l'Inghilterra medesima essere la perseveranza nel suo sistema proibitivo una follìa perchè questo sistema fondava la potenza industriale delle altre nazioni, e se ne allontanò sino dal 1824, mediante l'abrogazione del suo celebre atto di *navigazione* a cui attribuivasi (a torto ancora come il dimostrò Romagnosi), l'alta sua preponderanza ed il suo splendore. Lo conobbero alcuni de' suoi uomini veramente di Stato (Huskisson in ispecie), e da varii anni molte proibizioni a mano a mano si levarono, diversi dazii si mitigarono. Ma comecchè in quelle isole tutto è fittizio, così non se ne ottennero i vantaggi voluti. Sarebbevi stato d'uopo per conseguirli l'impossibile, cioè che i lordi ed i gran proprietarii che votano e fanno le leggi nelle camere legislative acconsentissero a ruinarsi, cioè a togliere anzitutto i dazj che gravitano sui grani esteri. Posta l' Inghilterra nel dilemma di distruggere le industrie de' suoi manufatti conservando

Digitized by Google

alte tariffe, ossivvero impoverire i suoi *land-lords* promulgando leggi liberali, non sa uscire, nè forse il può, da questo circolo di Popilio. Nè per uscirne giovaronle il recente *Income-tax bill* e il più recente ancora abbassamento de' dritti all' ingresso de' bestiami stranieri. Nell' infrattanto essa scorge oggidì dovunque rinserrarsi maggiormente la cerchia delle sue operazioni mercantili coll' estero, ed antivede e teme che in progresso sempre più, e senza rinvenir modo d' impedirlo, le sue industrie verranno ristrette ne' limiti de' suoi dominii. E da ciò proviene quella smaniosa febbre che l'assale di piantare la sua bandiera sovra qualche angolo o scoglio nuovo ciascun anno, di raggiungere il polo magnetico onde rintracciare nell'antartico un nuovo continente *Vittoria del Sud*, sia pur agghiacciato al pari dell'altro continente *Vittoria* poco prima scoperto da Dease e Simpson nel Mar Glaciale, di prender possesso della Nuova Zelanda sperando sempre di trovar luogo ove scaricare l'esuberante delle sue mercanzie, giacchè vede non essere più sufficiente a ciò nè l'infastidire tutto il mondo fin qui conosciuto, nè il cercare coll'oppio di addormentare se non d' avvelenare i Chinesi, come scrisse un gran poeta filosofo. Siccome per altro questo suo movimento centrifugo dall' Europa non le giovò gran fatto, ed a questa nazione nulla pare eseguito se rimane a farsi altra cosa, così l'Inghilterra incoraggia, sostiene nella loro opposizione allo *Zollverein* le città anseatiche (Amburgo in ispecie), l'Annover, ed adoprasi infaticabilmente onde quella compiuta Unione Germanica non veggasi mai effettuata. E se si pon mente che nel solo porto di Amburgo entrano annualmente più di 60 bastimenti provenienti non dall' Europa, si avrà il criterio per riconoscere non disinteressato il movente che la spinse ad accordar soccorsi a quella città colpita nello scorso anno da un incendio funesto, avvegnachè la Lega con una unica bandiera germanica, promulgherebbe un codice marittimo proibitivo, come l'inglese lo è, rifiutante l' ingresso ne' suoi porti ai prodotti non europei ivi giunti sovra bastimenti con estere bandiere.

Eravi quindi mestieri, e diremo ancora necessità per lo *Zoll-*

Digitized by Google

verein, di combattere armato delle armi medesime contro quelle tre principali nazioni, e forse il *propari pari refertur*, di cui si compone (dicono taluni) tutta la scienza politica internazionale, non fu mai applicato più ragionevolmente e più opportunamente. Gli altri Stati che circuivano la Lega avevano anch'essi (della Svizzera in fuori) tariffe alte assai, e colla Belgica è difficile la concorrenza, atteso la gran facilità ed il minor costo de' suoi trasporti. E poi, anzi tutto, era duopo accudire alle bisogna che darle potevano i tre primi paesi, sperando che l'interesse proprio eccitar dovesse le altre ad abbassar ben presto i loro dazii, e che le vie delle miglioranze fossero più facilmente aperte seguendo questo metodo anzichè quello della generosità.

A queste ed altrettali ragioni che militavano a favore del sistema proibitivo, pare che le menti sagaci che lo fecero prevalere nel Congresso unissero anche quelle che erano riferibili alla posizione geografica e agli interessi preponderanti degli abitatori della maggiorità degli Stati co-associati. Pochi porti di mare e di poco valore; nessuna colonia; eccettuatene Baden e Nassau finitime al Reno, e un po' la Baviera che hanno interessi agricoli, gli altri Stati sono di lor natura industriosi anzi che no. E tali circostanze di fatto, riunite alle ragioni dette politiche superiormente enunciate, sembra che si congiungessero per far traboccare la bilancia in favore dell'industria de'manofatti.

Ad onta dell'adozione del sistema proibitivo verso degli esteri, liberale per altro nelle misure daziarie (1), ottennero, non v'ha dubbio, i confederati notabili profitti: e dessi noi non possiamo disconoscere, e l'amore della verità ci obbliga ad enumerarli ed a vantarli.

Uno de' più ragguardevoli si fu al certo l'esposizione del

---

(1) Per dare un'idea ai nostri lettori della semplicità delle tariffe dell'Unione, basterà il rammentare ad essi che, secondo la *Presse* 9 oct. 1841, lo *Zollverein* contiene nelle sue Tabelle Daziarie soli 43 articoli; l'Annover ne ha 2,368.

Digitized by Google

principio proclamato dallo *Zollverein*, per il quale (come da altri si disse), venne dichiarato che l'Unione era non già una Lega di pubblicani intenti ad ottenere maggiori lucri dalle riunite dogane, ma sibbene un' associazione di popoli, avente *specialmente in vista il vantaggio de' commercianti, dei viaggiatori e di tutti i sudditi degli Stati riuniti.* Altro vantaggio importantissimo si fu il sistema uniforme di monete adottatosi da tutti gli Stati sino dal 30 giugno 1838, che verrà susseguito certamente da un egual sistema di pesi e di misure. Ed altri molti che inutili sarebbe il riepilogare, imperocchè facile è il dedurli dal fatto medesimo del grande sviluppamento che tutte le industrie ed i commerci si ebbero in quegli Stati germanici che unironsi fra loro. Nullameno, e benchè l' adozione del sistema proibitivo ci sia sembrato consentanea alla giustizia, ed economicamente forse opportuna, noi siamo però ben lungi dal credere, che con un sistema liberale in fatto di dogane, quelle stesse migliorie non si fossero ottenute, e che l'adozione del sistema proibitivo non abbia anzi arrecato alcuni nocumenti alla Lega germanica.

Il principale fra questi fu la difficoltà di allargarsi che ebbe lo *Zollverein*, e di far fruire altri paesi de' vantaggi che esso procurò. A rilento si eseguì la loro amalgama, e assai tempo trascorse dalla prima conferenza alla conclusione del Trattato. Crediamo esserne stata cagione l'adozione del sistema proibitivo. Era difficile, infatti, il persuadersi come Baden, Nassau ed i *riverani* del Reno, esclusivamente agricoli, il Brunswich commerciante potesssero conformarsi a questo sistema: e se il fecero, od altri Stati il faranno più tardi, egli è perchè cedettero o cederanno a considerazioni più forti di quelle del loro interesse particolare. Se l'Olanda ricusò sinora di riconfermare persino il patto che la legava alla Unione, i suoi interessi esclusivamente commerciali, e quindi ligii alle basse tariffe, la sua isola di Giava che le appporta un reddito netto di cento milioni di fiorini, e de' cui prodotti ella vuol riserbarsi il monopolio, spiegano ciò di leggieri. Simile ragione d' analogia scorgesi nelle unicamente commercianti città anseatiche.

Digitized by Google

Perchè poi si avverasse il bel sogno dell'Unione germanica con germanica bandiera, sarebbevi stato mestieri della Danimarca e della Svezia oltre l'Olanda. Ignoriamo se vi furono trattative, ma crediamo che forse a vuoto esse sarebbero riuscite con quelle potenze isolane, ed opposte quindi al sistema restrittivo. Manca perciò non poco al compimento reale, ed ambito dell'Unione, e forse l'adozione del bel principio della libertà commerciale, principio che ha per base l'equità, avrebbe agevolata la via per conseguirlo, siccome ai paesi agricoli e commercianti cedettero, i paesi industriali avessero al vantaggio generale sacrificata alcuna parte de' loro interessi.

Sembrava in astratto che fosse facile all'Unione il collegarsi con trattati speciali ad altre potenze, onde così circondarsi di nuovi satelliti. Ma se questo cercavasi (locchè pur non sappiamo), l'adozione del sistema proibitivo stato le sarebbe un ostacolo di gran lunga maggiore.

I trattati parziali di commercio sono condannati in massima da tutti i buoni economisti, perchè, dicon essi, è sempre meglio per una nazione riservarsi la propria compiuta libertà, anzichè subordinare le proprie tariffe ad impegni contratti in virtù di stipulazioni diplomatiche, essendo dogma economico utile a tutti il vender la merce solo a chi meglio la paga, e quando meglio la paghi. Perchè si sa dal momento che ci venne insegnato la natura e la formazione de' capitali, che i trattati di commercio, mediante i quali per sempre o per un lungo tempo si stipula di trattare l'altra nazione *sul piede* della più *favorita*, ovverosia di vendere ad un dato popolo le derrate, le manifatture di un paese e di vendergliele *esclusivamente*: si sa che queste clausole altro non sono che monopolii scambievoli, che ponno diminuire il valore della produzione totale de' due paesi, ma non ponno aumentarlo nè per l'uno, nè per l'altro. Perchè si sa finalmente e ciò dissero i diplomatici ed i pubblicisti assieme agli economisti che sono sorgente sempre d'irritazioni e di doglianze per parte delle altre nazioni non poste sul piede della più *favori-*

Digitized by Google

ta (1) e spesso lo furono di guerre non solo per il fatto di queste altre nazioni, ma per il fatto delle medesime nazioni collegatesi, perchè quel patto obbligatorio per un lungo tempo potè sembrar giusto nell'epoca che si contrattò, e quindi dannoso nel seguito. E ciò in tesi generale. Nella specie poi dello *Zollverein* diremo che questi trattati parziali, oltrechè non potevano procacciare il gran beneficio della diminuzione delle spese doganali ai contraenti, erano difficili a combinarsi, perchè le proibizioni e le privative della Unione difficilmente sarebbonsi accettate da altri Stati, o che non ne avevano affatto dapprima, o che ne avevano altre di diversa natura; e l'accordarsi sembrava difficile, quando per introdurne alcune nuove o per mitigare, o togliere affatto quelle che si hanno, eravi d'uopo dell'approvativo voto se non della totalità almeno della maggior parte degli Stati confederati (2).

---

(1) Basterà a prova il solo fatto della Convenzione del 16 luglio 1842 fra la Francia e la Belgica che destò la gelosia dell'Inghilterra, dell'Olanda, e dello *Zollverein.* — Le rappresaglie si estesero fino a voler attrarre la Belgica in unione politica. Sembra per altro che l'articolo 4.° del Trattato del 1832, articolo che consacra e definisce il principio della neutralità belgica, oppongasi formalmente e perentoriamente ad ogni progetto di unione della Belgica sia colla Francia, sia colla Prussia.

(2) I fatti sono venuti a contraddirci. Pochi mesi sono un Trattato è stato conchiuso fra' *Zollverein*, la Danimarca Meklemburg-Schewerin e le città di Lubecca e di Amburgo. Questo Trattato dicesi gravido di conseguenze, cioè: 1.° Con esso l'Unione acquista una marineria mercantile e militare delle quali mancava, e si aprirà uno sbocco per i suoi prodotti indigeni col Brasile, la Plata e le Antille, d'ivi ritirando *direttamente* i generi coloniali, locchè per lo innanzi era obbligata di fare per mezzo dell'Olanda. 2.° Costringe l'Olanda, che sino dal 1.° gennajo 1842 erasi svincolata dallo *Zollverein*, a riunirsi di bel nuovo con esso lui, e sotto le condizioni che lo *Zollverein* le detterà, avvegnachè, altrimenti, l'Olanda vedrebbesi tolto ogni spaccio nell'Unione germanica ai prodotti esotici che formano la metà circa delle sue esportazioni totali, e quindi sarebbe privata de' grani e dei tessuti tedeschi, e soprattutto del legname da costruzione senza cui essa non può avere marineria: articoli che l'Olanda

Digitized by Google

Nullameno i vantaggi interni che si ottennero dallo *Zollverein* furono molti, da tutti riconosciuti ed apprezzati, e dagli esteri anche veduti di mal occhio, e diremo temuti. Già le rappresaglie si minacciano dalla Francia, dagli Stati-Uniti d'America, e già l'Inghilterra fa travedere di voler impor dazii di estrazione a' suoi carboni fossili, portando così gran pregiudizio alle fabbriche europee col privarle di uno degli elementi ad esse ora indispensabile. Giova il credere però che il governo inglese sosterrà lunga pezza primachè togliere ai suoi proprietarii lo smercio all' estero del litantrace e del coke che costituisce per esso loro un reddito di sì alta importanza. Comunque ciò sia, non tenuando menomamente i vantaggi ottenuti, noi appoggieremo la nostra opinione colle parole di Cherbulliez: « Ammettendo tutti « i fatti che vogliονsi chiamare dell' aumento comune del ben« essere reale di un popolo, non avvi ragione di attribuirli al « sistema protettore, perocchè la soppressione di tutti gl'inciampi « che ingombravano per lo avanti il commercio fra i diversi Stati « è più che sufficiente da sè sola per ispiegare sintomi tali. Il « commercio de' paesi uniti ha acquistato coll' Unione una dose « di libertà che compensa ad usura e paralizza gl' inciampi ad« dizionali che risultano dall'essere stato generalizzato il sistema « restrittivo delle tariffe prussiane rimpetto all'estero ». Laonde questi vantaggi debbonsi alla libertà di commercio introdottasi fra tutti i singoli Stati, mentre prima non lo era che in pochi, per cui i prodotti di ciascuno estendonsi ora sopra una superficie più vasta e sopra il consumo di circa 27,000,000 d' individui ritrovano più facili ed ampii li smerci. È anche emergente da ciò che, se gli altri Stati si fossero collegati collo *Zollverein*, e nel rapporto istesso del numero dell' importanza di essi, questi van-

offre in cambio colle produzioni del tropico le quali ella riceve dalle sue colonie. 3.° Questo trattato chiarisce lucidamente che l'accessione di Amburgo allo *Zollverein* è alla vigilia di effettuarsi ad onta delle mene inglesi; e che la riunione della Germanica sotto un' unica bandiera commerciale è un fatto che ogni dì rendesi più probabile e più prossimo.

Digitized by Google

taggi si sarebbero accresciuti prolungandosi viemmeglio il raggio del circolo, cui la libertà commerciale avesse avuto spazio da percorrere, quantunque cogli esteri vigesse il proibitivo sistema. E ciò non serve a contraddire, ma serve anzi ad aperta dimostrazione che ove fosse stata possibile la piena libertà commerciale i vantaggi de' collegati non solo si sarebbero accresciuti in una progressione aritmetica, ma si sarebbero alzati ad una potenza cubica o quadrata del loro numero primitivo.

Fuvvi però uno scrittore recente (List), il quale collo scritto (Das nationale system der politischen oeconomie) non solo vantò il principio restrittivo adottato dalla Lega come l'operatore di tutti i profitti ottenuti, ma opinò che più ancora se ne avrebbero avuti se più forti dazj fossersi introdotti nelle sue tariffe. E siccome quell'autore fe' volgere a sè di recente la pubblica attenzione nell'Allemagna (la quale gloriasi a giusto titolo de' suoi pubblicisti *De Rotteck*, *De Politz*, *De Soden*, *Rau*, *Welker*, *Nebenius*, ecc., tutti però contrarii al sistema economico di List), denominando la sua economia politica *nazionale*, e considerando le opinioni avverse come *utopie*, così stimiamo opportuno di premunire i leggitori di quanto la sua dialettica poggi sul falso, e le sue premesse non accordinsi coi suoi sillogismi. Di ciò ne avranno bella prova, leggendo e studiando i due articoli del prof. Cherbulliez che diede a List datteri per fichi, notomizzando la sua argomentazione, dimodochè gli errori di lui rimasero lucidi ai meno veggenti. Noi facciamo caldissimi voti onde gl' Italiani tutti ben si addentrino nella lettura di quei due (*Oct.* et *Nov.* 1841) ed altri articoli della *Biblithèque Universelle*, ai quali noi pure attingemmo, assicurandoli, per quanta forza intellettiva possediamo, ch' eglino vi rinverranno dottrine economiche più sane di quelle ch' e' potrebbero rinvenirne in cento altri giornali d'oltremonte. E siccome, di botto o di rimbalzo, noi stessi pure alla fin fine saremo chiamati a dare il nostro colpo, così non sarà nè irrazionale, nè inopportuno sin d' ora l' esaminare coi nostri proprii occhi l' arena, e calcolare le distanze, l' agilità e la forza degli avversarii onde non entrare sprovvisti dei mezzi di

Digitized by Google

difesa nella lotta. Noi porgiamo fervidi voti onde le nostre forze mentali e fisiche per questa causa s'impieghino; onde non si ponga tempo di mezzo a metterle in attività, ciò avvenisse pur anche col sistema proibitivo; perocchè pur anche in questa dannata ipotesi non più nella sola carta geografica faremmo la nostra comparsa, e potremmo addimostrare che noi pure abbiamo testa da immaginare, cuore per intraprendere, braccia per eseguire un'opera la quale, mentreechè aprirà un vasto campo all'operosità ed all'industria italiana, procurar deve un beneficio economico. E ciò speriamo che avvenga, perchè siamo convinti che lo sviluppo pratico delle buone dottrine economiche è il solo atto a preparare e ad accompagnare gli avvenimenti che possano rendere la patria nostra gloriosa e felice, come esempli moltiplici ce ne offre l'istoria italiana del secolo decimottavo.

Ferrara, 1843, marzo.

Addizione.

Gli scrittori di diverse nazioni i quali volsero mente e tennero ragionamento su la quistione di una Lega commerciale italiana, la considerarono tutti come la meglio utile a trattarsi, secondo le dottrine Romagnosiane, atteso la sua *opportunità*: e tutti (per quanto sappiamo) partendo da certi fatti generali scoverti coll' analisi ne dedussero teoriche affermative circa la convenienza e la possibiltà di sua esecuzione. Tutti, meno uno però: ma cotest' uno è tanto valevole, ed il suo nome è tanto a giusto titolo vantato in Italia ed altrove, che a noi conviene, per amore della verità che surge dal cozzo delle opinioni, render noto ai lettori il conscienzioso parere di quest' esimio scrittore sovra tale quistione.

Nel numero 63 dell'encomiato *Giornale Agrario Toscano*, trovasi un' elaborata Memoria del signor Conte Petitti, consigliere di Stato di Sua Maestà Sarda (la di cui conoscenza ci rechiamo a gran vanto), il quale sovra questo argomento apporta le seguenti conclusioni. « 1.° Che le associazioni fra

Digitized by Google

« i diversi Stati in fatto di dogane solo *sono utilissime* (frattanto che possa sopprimersi ogni linea daziaria) quando esistano tra popoli che trattasi di associare, elementi così conformi d' interessi, di lingua, di costumi, d'ordinamento e di « tendenze politiche, che *facilmente possano unirsi insieme senza* « *pericolo di collisioni.* 2.° Che l' attuale ordinamento politico « e d' interesse materiale in *Europa* appena concede per ora « la riunione di tali elementi alla *Germania*, così com' è di « presente ordinata la Lega doganale fra la *Prussia* ed altri « Stati. 3.° Che le altre Unioni proposte da alcuni autori (fra « cui l' italiana) sono *per ora almeno ineseguibili* (pag. 158, « e 159) ».

Analizzando l' articolo primo noi speravamo che quel distinto economista avesse potuto trarne illazioni oppostissime a quelle emesse da lui negli articoli 2.° e 3.°, ed eravamo in tale credenza, parendoci che la *conformità d' interessi, di lingua, di costumi, di ordinamento e di tendenze politiche* potesse egli in Italia più che altrove vederle unite senza pericolo di collisioni (1). Ma così non fu. Il sig. conte Petitti, sviluppando la questione politica (p. 146), sul cui infuocato terreno noi nol seguiremo, dà però (lo confessiamo candidamente) una ragione di molto valore a provare se non l' impossibilità la difficoltà almeno di una Unione generale italiana. A noi sembra per altro che egli abbia accordato alla questione politica una preponderanza che bene non si addica all' argomento. L' Unione intitolossi Doganale o Commerciale, e da queste denominazioni medesime ne consegue che il primario suo fine esser deve *finanziero* ed eco·

---

(1) Nel nono capitolo dell' opera dei signori De la Nourrais e Bères *De l'Association des douanes allemandes, son passé et son avenir* (riportato dagli *Annali di Statistica*, febbr. 1842, p. 220), leggesi: « L'Unione « doganale italiana ha l' unità della lingua, l' analogia dei costumi, della « religione, delle forme politiche, condizioni tutte *felici che non possiede* « *l' Unione germanica, e che non potranno mai avere le altre Leghe eu-* « *ropee!* »

Digitized by Google

nomico. Uscirebbe perciò dai confini del retto chi trasportasse l'accessorio nel campo del principale (1). Abbandonando poi le speculazioni teoriche per soffermarci sulla *realtà della pratica*, come l'autore c'insegna a p. 160, e come mostra convinzione doversi fare discutendo sul tema presente, diremo non esservi mai Stato alcuno che muovesse lagno, nè conoscersi che qualche danno emergesse ai piccoli Stati germanici per la loro unione con una potenza di primo rango in Europa, mercè la Lega tedesca. In quanto poi « agli interessi opposti delle diverse pro« vincie di uno Stato che non potrebbero consentire ad una « separazione di trattamento che lo pregiudicherebbe » (p. 146, linea 3), sembraci in diritto ed in fatto non poter essere tale motivo un ostacolo insuperabile per un' Unione generale degli Stati austriaci ed italiani. Non in diritto, avvegnachè ove trattasi di Unione, il significato stesso della parola denota che all' interesse generale non deve far remora alcuna l'interesse parziale; e che l' amalgama meno discordante di questi interessi esser debbe l' obbietto del legislatore, onde con alcune concessioni simultanee, poter raggiungere il prosperamento dell' universale, scopo che debbesi aver sempre di mira, e che ha sempre di mira ne' suoi scritti il sig. conte Petitti. E non altrimenti operarono, nè operare vorrebbero i promotori di tutte le Leghe eseguite ed eseguibili. — Non in fatto poi, avvegnachè la medesima associazione germanica nella quale egli vide gli elementi che la rendono *possibile*, si formò (nè poteva diversamente formarsi) riunendo in un nesso gli interessi opposti dei paesi agricoli, industriali e commerciali, cioè al bene generale sagrificando

(1) Nell'articolo 38 del Trattato 22 marzo 1833 dicesi: « Per il caso che altri Stati *tedeschi* manifestassero desiderio di far parte dell' Unione *Doganale*, Scopo di questo Trattato, dichiarano le parti contraenti essere pronte ad accogliere le loro proposizioni, e stipulare relative convenzioni per quanto sarà fattibile, avuto riguardo *agl'interessi particolari degli Stati già collegati* ». — Nel *Proemio* poi non parlasi che di avvantaggiare il commercio: nulla di *politico* ivi traspira.

Digitized by Google

ciascun popolo alcuna parte del bene particolare (1). Gli elementi conformi d' interessi, ch' egli vuol rinvenire in diversi paesi per trovarvi la possibilità d' un' Unione, escluderebbero persino la probabilità di eseguirla in uno Stato qualunque: gli interessi delle città, porti di mare, sono mai sempre in opposizione a quelli delle città mediterranee: que' dei paesi agricoli sono per lo più affatto opposti a que' de' paesi industriali, e le tariffe così dette protettrici delle industrie sono contrarietà assolute per que' luoghi ove esercitasi il traffico anzitutto. — Ma è precisamente per riannodare gli slegati od opposti interessi, per proteggerli equamente tutti, per fare che il vantaggio dell' un paese non torni ad iscapito dell' altro che le unioni si formano; ed è da questo lato che più sono apprezzabili ed invidiabili, perchè hanno un fine morale, e tendono ad un'equa ripartizione di giustizia.

Difficile anche noi dicemmo quest' associazione generale avuto riguardo alla quistione politica che può suscitare, e ci confessammo da questo lato un po' scossi nella nostra fede dalla freddezza di mente e dalla maturità di giudizio che tanto contraddistinguono quell'illustre scrittore. Ma non però impossibile la crediamo, imperocchè, come dicemmo, non esser debbe questo un trattato politico, ma sibbene una tal qual specie di trattato commerciale, e veggiamo tuttodì formarsi trattati di commercio tra nazioni le cui tendenze politiche sono in opposizione tra esse.

Se però per quest' Unione noi siamo tratti dalla logica dell' autore a minuire di alquanto le convinzioni nostre (ben a malgrado però, giacchè per ogni cosa che tenda al pubblico bene ne è penoso aggravio il dissuaderci della sua possibilità), rispettosamente diremo al chiarissimo autore che i suoi argo-

---

(1) La Lega germanica ha economicamente trasmutato in un solo ed unico Stato tutti gli Stati ch'essa collegò, ad onta delle diversità dei climi, delle posizioni geografiche e delle produzioni. (Passy).

Digitized by Google

menti per dichiarare non eseguibile un' Unione parziale degli Stati italiani non valsero a persuaderci in modo alcuno.

« Nè serve il dire che una *Unione Italiana*, anche escluso « il *Regno Lombardo-Veneto*, sarebbe tuttavia possibile: imperciocchè pochi essendo gli scambi tra le provincie *italiane*, « sarebbe troppo *scarso l' interesse economico* per promuoverla. « E quanto a quello *politico*, se l' Unione potrebbe tornar pro« ficua a qualche Stato *italiano*, molti sarebbero gli ostacoli di « esecuzione che troverebbe, *fino ad un certo segno insuperabili*, « nelle presenti tendenze della politica *europea*. (Conte Petitti, « *id.*, p. 146) ».

Ci permetteremo di far osservare al chiarissimo autore che il solo motivo degli scambii tra le diverse provincie non è sufficiente a stabilire uno scarso interesse economico. Indubbiamente il commercio interno è il primario obbietto da aversi in considerazione in fatto di dogane, e interno diverrebbe quel commercio di scambii ora esistente fra' diversi Stati italiani qualora fossero riuniti. Ma il commercio estero, quello di transito e di commissione non sono soggetti di piccolo rilievo da non doversi avere in gran conto. — Oltracciò il vantaggio commerciale non è il solo, quantunque esser debba il primario, che cercasi ottenere con queste Unioni. Molti altri ne enumera il chiarissimo autore ed espone, come già ottenuti dallo *Zollverein*, e sono: « ogni ramo d' interna fabbricazione accresciuto, le espor« tazioni de' prodotti interni aumentate; i prezzi fatti migliori, « sì dei prodotti indigeni che di quelli fabbricati con materie prime esotiche;.... *l'immensa economia delle spese d' amministra« zione*, derivata dai diminuiti confini (p. 138);..... l'*aumento « notevole della rendita totale*; la *diminuzione sensibile del con« trabbando e dell' utile lavoro produttivo del gran numero di « doganieri* risparmiati pelle ridotte linee daziarie; finalmente si « avverta al *grande vantaggio morale, che ridonda dall' indicata « diminuzione del detto contrabbando*, troppo noto essendo come « questo sia *una causa progressiva d' immoralità*; il *miglior « successo delle imprese cominciate* (molte delle quali già sono

Digitized by Google

« compiute) *più facili e più pronte vie di comunicazione* (pa-
« gina 139) ».

« Resta che l' *Unione germanica* faccia ancora *un gran*
« *passo* per assicurare la sua prosperità commerciale, ed è quello
« d' *avere pesi, misure e monete uniformi*, con un *sistema di*
« *tributi* all' incirca eguale (p. 142) ».

E se questi bei risultamenti, inclusive *il gran passo* desiderato dall' autore che in gran parte è fatto, si ottennero dall' Unione germanica, perchè il signor conte Petitti, onde sentenziare che poco interesse economico sarebbevi per l' Unione di che trattasi, non notò nel suo calcolo che i pochi scambii tra le provincie italiane? — Noi non crediamo in massima che questi scambii sieno di sì poco momento come l' autore accenna (1);

(1) La sola marineria mercantile degli Stati Sardo, Toscano e Due Sicilie componesi, secondo i dati raccolti dall' esimio e benemerito conte Luigi Serristori (Vedi *Annali di Statistica*, nov. 1841) di legni 13,048, della portata di tonnellate 395,325. Essa impiega 93,643 marinaj. Aggiungendovi gli altri bastimenti italiani, cioè 175 di Lucca, 845 degli Stati Pontificii e 3000 circa austriaci, formasi una totale di 4000 e più legni: totale che quel ch. autore assevera ben a ragione superare quello di molti Stati europei. — È facile il supporre che per lo meno i due terzi di essi legni vengono impiegati nel cabottaggio, cioè nello scambio tra le diverse provincie italiane. Oltracciò, bisognerebbe porre a calcolo di tutti gli scambii che avvengono per via di terra o fluviale, il commercio di transito o di commissione che vicendevolmente avviene tra essoloro, ed arrogervi presuntivamente quello che si farebbe con miti dazii e senza interne dogane, e crediamo che, come per la marineria mercantile, troverebbesi il nostro commercio interno superare quello di molti altri Stati europei. E se poi oltre ai prodotti del suolo si pone mente agli obbietti manifatturati che escono da Torino, Genova, Firenze, Napoli, Lucca, Roma, Bologna, Palermo, Catania, Milano, Messina, Faenza, Ancona, Pesaro, in sete, velluti, guanti, cappelli, oggetti di belle arti, giojelli ed altre minuterie, non è difficile il presupporre un esteso e ricco traffico interno in Italia. — Crediamo ancora che un altro benefico avvenimento pel commercio interno succederebbe mediante l' Unione nella *libera navigazione del Po*, la quale, in onta dell'articolo 109 del Trattato di Vienna, non lo è attualmente.

Digitized by Google

ma dato per ancora che tali si fossero, i vantaggi di un' Unione essendo molteplici, e di una natura sì importante e sì diversa com' egli li specifica (e molti altri avrebbe potuto indicarne), da un solo dato mancante non ne viene per logica necessaria conseguenza che debbasi risolvere negativamente una quistione, la quale sendo complessa debbesi, per ben afferrarla, non considerarla soltanto sotto un punto di vista, ma abbracciarne ed isvolgerne tutte le parti osservandola da un punto culminante. Non è nostra mente, il dicemmo, entrare in polemica col nostro chiarissimo autore sul tema politico: aggiungeremo però alla sfuggita non sembrarci l' eccezione da lui data (pagina 146) ad un' Unione parziale di egual valore a quella che egli opponeva alla Lega generale, ripetendo ancora non sembrarci dover essere la politica argomento primario in siffata discussione. Chieggiamo però perdono al chiarissimo autore se, disconvenendo con lui, noi siamo astretti, contrariamente al suo merito ed alle nostre intenzioni, di controvertere in modo sì meschino e sì superficiale. Per minuire in qualche modo il rammarico che l' autore avrà supposto a ragione dover produrre nell' animo dei leggitori italiani il decreto negativo di un personaggio famigerato al pari di lui, ci dà egli i saggi consigli che seguono:

« L' *Italia*, sprovvista di combustibili, povera di capitali in « ragione di quelli posseduti da altre nazioni, *non potrà mai « essere* una *nazione manifatturiera*. Ricca invece dei prodotti « del proprio suolo, che *può ancora moltiplicare assai*, se si « rivolge di preferenza al perfezionamento progressivo della sua « agricoltura, l' *Italia dovrebbe accontentarsi di produrre la « più gran copia delle molte sue materie prime*, e queste le of« ferirebbero un *ben largo concambio* a quei manofatti esteri, « de' quali può abbisognare. Con un littorale marittimo molto « esteso, popolato di marinaj coraggiosi, disinvolti ed esperti, « l' *Italia può attendere inoltre con gran successo alla naviga« zione* trasportando specialmente quelle stesse materie prime, e « quei prodotti agricoli che le soprabbondano, *e tornar così quasi*

Digitized by Google

« *alla sua prima importanza ne'traffici di mare......* Ogni altro di-
« visamento pertanto che volesse far dell'Italia una contrada data
« all' industria de' manofatti, *ci sembra un' idea pregiudicata e*
« *pregiudicevole* perchè *ritarderà il progresso agricola* il quale *solo*
« *può rendere il nostro commercio coll'estero profittevole,* mercè
« dell' indicato facile ed utile scambio de' nostri prodotti, che
« sono le sete, i risi, i grani, le canape, i caci e gli olii.... Si
« facciano pertanto da ogni buon italiano voti concordi, perchè si
« tenda costantemente dai governanti come dai governati all'indi-
« cato fine *del miglioramento e del perfezionamento dell'agricoltu-*
« *ra,* come *alla maggior estensione della navigazione.* Riusciran
« facilmente a siffatto scopo quegli Stati italiani *più illuminati,*
« ne' quali *migliorata prima ed avanti ogni cosa* l' educazione
« popolare, si favorirà inoltre la libera circolazione delle pro-
« prietà con ottime leggi civili; si accrescerà l' istruzione agri-
« cola coi poderi sperimentali, con premj ed incoraggiamenti
« conceduti alle migliori colture, colla istituzione (risultata così
« profittevole altrove) dei *comizii agricoli,* che propagano e mol-
« tiplicano le buone pratiche: si promuoverà, *anche col con-*
« *corso del pubblico erario* l' estensione ed il perfezionamento
de' canali irrigatorj e navigabili; si faciliteranno le comunica-
« zioni ed i trasporti con tutte quelle nuove strade, ecc., ecc.
« (p. 147 e 148) ».

Sono queste, e tutte quelle che l'autore pronuncia sul tema economico-sociale, auree parole che noi per parte nostra vorremmo che ben penetrassero nella mente e nel cuore dei governanti e de' governati. Elleno d'altronde vengono in appoggio alle cose da noi stessi, a sazietà forse, suggerite in questo scritto, e corroborano le nostre opinioni d'un'autorità tanto rispettabile e rispettata che un battito di gioja si fe' sentire nel nostro cuore in leggendole. Sì, noi pienamente conveniamo coll'autore dover l'Italia rivolgersi di preferenza *al perfezionamento dell'agricoltura,* e che *far di essa una contrada dedita intieramente all' industria dei manofatti sia un' idea pregiudicata e pregiudicevole.* — Ma nell'industria de' manofatti non si risolvono tutte le industrie, ma

Digitized by Google

la protezione di essa non è il cardine fondamentale delle unioni commerciali. Per lo contrario quantunque un sistema compiutamente liberale non si sia introdotto nell'Unione germanica-modello, l'adozione però delle tariffe prussiane in tutti gli Stati che la compongono, servì a diminuire di assai i vistosi dritti, e a togliere le proibizioni già esistenti in taluni di essi. E modellandosi questi Stati su quello che aveva scarse proibizioni e basse cifre nelle sue tariffe, non può mettersi in dubbio che le protezioni ed i monopolii non dovessero diminuire per tutta l'Unione. Così avvenne di fatto. Non è dunque per la sola industria dei manofatti che tali leghe si formano e che noi le invochiamo: è precisamente anzi per porre un limite ragionevole ed equo alle protezioni in generale, ed invece aprire gli aditi ai grandi aforismi economici della libera concorrenza e del commercio libero (1). La istituzione dello *Zollverein* contribuì indirettamente ancora all'estensione ed alla diffusione di questi principii: avvegnachè « i risultamenti dell'associazione germanica furono anche utili « rispetto all'estero, perchè i principii liberali della sua tariffa « *costrinsero altri Stati a retrocedere talvolta essi pure in parte « dal sistema proibitivo. L'Inghilterra stipulò coll'Austria* un « trattato di commercio, nel quale ambe riducono le proibi-

---

(1) Mentrechè tutti i popoli consociati godevano di questa Lega, la rendita della Lega germanica si alzava da fiorini 25,402,515 (prodotto sporco, anno 1834), a fiorini 38,353,780 (prodotto sporco, anno 1841); e da fiorini 21,312,831 (prodotto netto 1834) a fiorini 34,387,500 (prodotto netto 1841). E ciò in una progressione sempre crescente, meno l'anno 1837 che diminuì di fiorini 743,317 dal prodotto del 1836, perchè alcuni Stati nuovamente entrati nella Lega avevano un deposito considerabile di mercanzie che non potevano smerciare nei loro paesi, ed ingombrarono con esso i mercati dell'Unione in quell'anno. Prova di fatto comecchè i piccoli Stati trovarono il loro tornaconto nella Unione. Risulta da questo specchio pubblicato dal *Journal de Francfort*, 1842, ottobre, che la spesa doganale nel 1841 è stata di poco più del 9 per 100, mentrechè nel 1834 fu un po' più del 16 per 100: dall'un canto le rendite aumentano e le spese diminuiscono: risultamento invidiabile!

Digitized by Google

« zioni rispettive, e l'Olanda fe' trattati più liberali colla *Fran-*
« *cia* e l'*Inghilterra* (l'autore, p. 141) ». E se un effetto dello *Zollverein* si fu la quasi cessazione del sistema monopolista e restrittivo negli Stati riuniti; se quest'effetto esso seppe produrlo indirettamente ed in parte almeno anche sopra i paesi non collegati, il sig. conte Petitti che tanto condanna, ed a ragione, quel sistema, perchè non fu tratto dall'analogia del concetto e dell'esempio de' fatti avvenuti a pensare che il conseguimento se non plenario almeno il più lato possibile de' suoi voti non poteva ottenersi fra noi se non mercè un' Unione commerciale?

L'agricoltura, d'altronde, ch'egli e noi stimiamo come la sorgente principale delle ricchezze italiane, ch' egli e noi vorremmo vedere prosperevole e perfezionata, non rinverrebbe forse il suo maggior incremento in un' associazione, la quale, levati tutti gli intralci che opponzonsi agli scambj de' prodotti agrarii per ogni Stato italiano, non rinvenisse all' uscita delle sue materie prime dazio di sorta, o di minimo rilievo, come nelle tariffe prussiane adottate dalla Lega germanica? La navigazione, che tutti e due crediamo soggetto di gran momento, e per cui stimiamo esservi necessità di progredimento, non avvantaggierebbe di assai, se minori diritti tanto all'ingresso come all' uscita delle merci, ponessero minori ostacoli a' traffichi, e ne facilitassero i trasporti come nell'Unione tedesca? E come avvenne in Germania, non si costruirebbero in Italia più pronte e più facili vie di comunicazione, vantaggiose del pari all'agricoltura che al commercio, perchè promuovono gli scambii col facilitarne i profitti, menomando le spese di produzione? Se tutto ciò fu ottenuto dallo *Zollverein*, se esso promosse quegli utili dal chiarissimo autore sovrannunciati per l'agricoltura, la navigazione ed il commercio, ad onta ch'esso possegga un littorale di lieve estensione, pochi porti di mare e di scarsa importanza, la regola proporzionata sarà forse inesatta per istabilire quelli che si potranno ottenere da un' Unione che avesse *un littorale marittimo molto esteso popolato da marinaj coraggiosi ed esperti?* E se « le ridotte li-
« nee daziarie nella Germania fecero nascere un' economia di

Digitized by Google

« franchi 5,861,250 essendosi diminuiti i confini di miglia ger-
« maniche 781. 47 (p. 139): se si poterono ridurre *le spese*
« *comuni* per questo oggetto al solo 14 per cento del prodotto
« *brutto* (p. 137) », perchè un risultamento se non eguale almeno assai vantaggioso non conseguirebbe l' Unione italiana? e questo risultamento, in ultima analisi, non gioverebbe, anzi tutto, alla nostra agricoltura, perchè, in ultima analisi, l'agricoltura sottostà in Italia a pressochè a tutti i carichi e balzelli? Non si otterrebbe anche in Italia la diminuzione del contrabbando e dell' immoralità di cui esso è il fomite più certo? E questa Unione non sarebbe la promotrice più sicura di un' unica misura per tutte le cose di un' unica moneta, voto ben apprezzabile, ma che fra' diversi Stati rimase sempre uno sterile voto sino a che non adottossi lo *Zollverein?* E se queste cose che tutti caldamente invochiamo e fervorosamente desideriamo sembrano solo realizzabili, o almeno mai non si sono ancora realizzate che con un'Unione, perchè dobbiamo noi, anzichè invocarla adagiarci in un' accidiosa negligenza, o limitarci a *produrre la più gran copia possibile di materie prime agricole?* Produciamole sì e in una dose sempre crescente; ma facciamo voti ancora per un'Unione, giacchè di essa abbisogniamo per rinvenire coi traffichi e cogli scambii sbocchi più vasti a questi stessi prodotti, per avere miti tariffe alle uscite dei generi di cui soprabbondiamo, e all'ingresso di quelli di cui difettiamo; e finalmente per muovere di pari passo cogli altri, per sostenere la concorrenza di tutti, e non temere la rivalità di alcuno. E questa nostra opinione sembraci assai coerente all'assioma pronunciato da questo chiarissimo autore nell' opuscolo di lui in risposta al signor Rotondo. « È istinto dato all' uomo dalla divina provvi-
« denza *di tendere al suo miglioramento religioso, morale, civile,*
« come *al perfezionamento economico, e ad un ben inteso pro-*
« *gresso intellettuale* ».

In quanto all' altro suo voto « che *l' Italia attenda con*
« *gran successo alla navigazione* » il preclaro autore non può ignorare che l'esecuzione di esso più che altramente è attendi-

Digitized by Google

bile dall'Unione invocata. Primo effetto di questa sarebbe lo stabilire una reciprocanza di dazj di navigazione dalla cui mancanza proviene oggi « l'ostile mostruosità di vedere un basti- « mento toscano gravato di tasse marittime in un porto italiano « più di quanto lo sia un bastimento mercantile americano. Evvi « utilità e necessità di questa reciprocanza di dazj: i vincoli che « inceppano la navigazione mercantile assottigliano le permute « delle indigene produzioni tra i medesimi Stati. Per la geogra- « fica sua situazione, in Italia il commercio di navigazione è im- « menso. I cereali dello Stato Pontificio e del Regno delle Due « Sicilie vanno in Toscana e nel Genovesato: gli olii delle Due « Sicilie nel regno Lombardo-Veneto, il riso ed il formaggio di « alcuni Stati per tutti gli altri, ecc. Il non avere facili scambi « è un gran male per le indigene produzioni e per la navigazione. « (Luigi Serristori, *Ann. di Statistica,* nov. 1841) ».

E tale mostruosità non si affaccierebbe ai nostri occhi, se tutti gli Stati Italiani accedessero al nobile ed illuminato divisamento del governo pontificio che offerì fino dal 1833 (28 febbrajo) a tutte le nazioni le medesime reciprocanze di dazj, ed a cui già aderirono gli Stati Uniti dell'America nord, la Prussia, l'Austria, la Russia e la Grecia. Ma tale mostruosità ai nostri sguardi apparirà forse sempre sino a che l'Unione desiderata non abbia eseguimento; il fatto stesso della proposizione di uno Stato italiano non ancora accettata da tutti gli altri serve a render molto probabile la trista supposizione.

Noi sorvoleremo sull'opinione del chiarissimo autore (p. 146) « che sarebbe sommamente dannoso a varie provincie *italiane,* « come allo stato nostro (il Piemonte), il rinunciare agli scambii, « così naturali e così necessarj, che or seguono colla *Francia* ».

Delle due cose l'una o i trattati vigenti tra la Francia ed il Piemonte conferrebbonsi alle tariffe della Unione italiana, e in allora gli scambii non si minuirebbero: ossivvero nelle disposizioni legislative di questa vedrebbesi, come di ragione e come uno de' soliti effetti delle unioui commerciali, l'adozione di ta-

Digitized by Google

riffe anche più basse, gli scambii in allora, secondo il suo modo di vedere (che pure è il nostro) non potrebbero che accrescersi. Oltracciò avvi anche ragione di presupporre l'abbassamento delle tariffe francesi, sendo ciò una conseguenza indiretta delle Leghe commerciali, per lo *Zollverein* già dall'autore indicata. In circa poi al monopolio di cui vorrebbe godere il solo Piemonte per gli scambii colla Francia, è questa un' idea che non entrò per certo nella mente dell'autore della Memoria in disamina; ce ne rendiamo per lui mallevadori.

In riepilogo, l'opinione del sig. conte Petitti è un' apologia coscienziosa e ragionata delle associazioni doganali, è una credenza coscienziosa e ragionata, ma speriamo non infallibile, dell'impossibilità *per ora almeno* della Unione italiana. Gli altri pubblicisti che volsero a questo tema la loro attenzione furono tutti, il dicemmo, nelle loro conclusioni favorevoli al progetto di una Lega commerciale italiana. Noi conosciamo le loro conclusioni, ma non gli argomenti da cui le trassero, avvegnachè non ci fu dato di avere sott'occhio gli scritti di essi, all'eccezione di quello, sottosegnato *Z.* pubblicatosi nel Giornale Agrario Toscano (N. 60 e 61), l'autore del quale seppe mostrare in poche linee di quanto retto intendimento esser possa una mente fornita, qual nobiltà di sentimenti possa racchiudersi in un cuore.

Digitized by Google

QUADRO STATISTICO degli Stati che compongono l' associazione Doganale Germanica (Zollverein).

Denominazione	Superficie in miglia quadrate geografica dello Stato denominato (1)	Popolazione dello Stato idem al 1.° gennajo 1841 (2)	Epoche dell' Unione	Superficie dello Stato denominato che prese parte allo Zollverein	Popolazione idem al 1.° gennajo 1841
Baviera	1,398 —	4,370,977	1.ª Lega, 1828 genn. 18	1,398 94	4,375,586
Würtemberg	360 40	1,646,871	Idem	360 40	1,646,136
Princip. di Hohenzollern .	23 75	57,122	Idem	23 75	57,122
Prussia (meno Neufchâtel).	5,077 41	14,934,340	2.ª Lega, 1828 luglio 1	5,056 25	14,814,714
Stati secondarj uniti alla Pruss.	109 15	344,317	Idem	109 15	344,317
Assia Granducale	152 75	811,503	Idem	154 27	820,907
Assia Elettorale	208 90	728,650	3.ª Lega, 1831 agosto 25	187 43	666,280
Fusione delle due Leghe . .	. . .	. . .	1833 marzo 22	. . .	. . .
Baden	278 50	1,296,967	1835 maggio 12	275 50	1,294,131
Sassonia	272 16	1,706,276	Idem	272 16	1,706,276
Stati della Turingia . . .	230 91	952,421	Idem	230 91	952,421
Nassau	84 73	398,095	1835 dicem. 10	84 73	398,095
Francfort (libera)	1 80	66,338	1836 genn. 2	1 80	66,338
Lippe (Principato)	20 60	73,949	1841 ottob. 18	20 42	72,907
Pyrmont (Princ. di Waldek)	1 50	5,400	1841 dicem. 11	1 50	5,400
Schaumburg (Contea) . .	16 —	35,795	. . . .	16 —	35,795
Brunswich	72 08	251,000	1841 ottob. 19	32 87	148,129
Lucemburgo (Granducato) .	47 20	184,760	1842 febb. 8	47 20	184,760
	8,355 84	27,864,781		8,273 28	27,589,314

(V. le annotazioni nella pagina che segue).

Digitized by Google

Annotazioni della tavola precedente.

(1) Secondo l'*Almanach de Gotha pour l'année* 1843. — Questo miglio quadrato geografico equivale a miglia sedici quadrate italiane. Il miglio quadrato italiano è = 0,06246 del miglio quadrato geografico. Un miglio quadrato geografico ettari o tornature italiane 5486.972, ed = a 55000 1/2 tavole censuarie di 1000 metri quadrati ciascuna. — Queste superficie sono in relazione a quelle indicate da Berghaus (Allegemeine Länder and Völkerkunde).

(2) Le popolazioni sono indicate secondo il censimento eseguito nel dicembre 1840 nella Confederazione Germanica. La cifra non corrisponde a quella segnata dal signor conte Petitti (*Giornale Agrario*, N.º 63, p. 162) perchè: 1.º Nel quadro di quel ch. autore la popolazione è notata per il 1838, ed essa è in grande progredimento in questi Stati germanici, nella Prussia in ispecie. 2.º Nel detto quadro si ommise, per errore tipografico, di indicare quella di Baden. — Non corrisponde poi alcune volte quella dello Stato denominato con quella dello Stato medesimo che prese parte allo *Zollverein*, sì per la ragione indicata che non lo Stato intero vi partecipò, attesochè eravi qualche parte di esso che per la sua posizione isolata non poteva includersi nel circolo doganale, sì perchè alcuni Stati attrassero seco loro nella Lega (come l'Assia Granducale) paesi limitrofi, e sì perchè quando lo stato principale si unì alla Lega, eravi alcuna parte del proprio territorio che già vi compartecipava, per es., il Brunswich, di cui il principato di Blankenburgo ecc. era entrato nella Unione, con altri paesi indicati come *Stati secondarii uniti alla Prussia.*

FINE.

Digitized by Google

ERRATA-CORRIGE

		ERRORI	CORREZIONI
Pag. 9,	lin. 18,	Soueyr	Souyes
» —,	» 19,	Koscier	Cosseir
» 11,	» 18,	Pyrnes	Burnes
» 13,	» 9,	Hiatcha	Kiatcha
» 14,	» 17,	due monti	due mondi
» —,	» 30,	mantenuti	materiali
» 15,	» 27,	Sollyman	Solleyman
» 17,	» 19,	Sauli	Sauli »
» 19,	» 3-5,	vogliosi	vogliasi
» 20,	» 17,	rai	sai
» 22,	» 9,	mercenarj	marinaj
» —,	(in nota)	250,000,000	225,000,000
» 23,	» 23,	Bossola	Bussolla
» 26,	» 27,	lo	le
» 28,	» 27,	61,078,844	6,078,844
» 29,	» 6,	7,300. 19	7,290. 19
» —,	» 8,	aderiscono	aderirono
» —,	» 14,	8,197. 36	8,155. 29
» —,	» 18,	Elettorato	Elettorale
» 31,	» 11,	prescrizione	percezione
» 34,	» 25,	paese fuvvi	paese, perchè in ogni epoca e in ogni paese fuvvi
» 36,	» 17-18,	sembravi	sembraci
» 40,	» 25,	nelle misure	nelle sue misure
» 44,	» 8-9,	sosterrà	sostarà
» —,	» 14,	che voglionsi	che sintomi voglionsi
» —,	» 25,	estendonsi	estendendosi
» 48,	» 4,	come mostra	come è nostra
» 50,	» 27,	prime	» prime
» 51,	» 1,	*più facili*	*di più facili*
» 53,	» 29,	e rispettata	e tanto rispettata
» 55,	» 24-25,	comunicazione	comunicazioni
» 56,	» 9,	otterrebbe	otterrebbero

Digitized by Google

ERRORI			CORREZIONI
pag.	*linea*		
3	18	commettesi	connettesi
4	11	acquistando	acquistano
—	17	terribile	temibile
—	26	degli illuminati	degli uomini illuminati
5	30	degli	dagli
6	3	corrispondenza de'	corrispondenze e de'
7	9	quella	questa
—	10	aggiungeva	aggiungevasi
8	26	incontravasi	incontrasi ivi
—	31	rilevanti nelle	si indicano nelle
9	1	transito che	transito , chè
—	18	Soueyr	Souyes
—	19	Hoscier	Kosseir
10	16	Lagidi „	Lagidi ,
—	17	italiane „ (Letronne (1) .	italiane, secondo M. Le Père (1).
11	18	Pyrnes	Burnes
13	9	Hiatcha	Kiatcha
14	8	di Sipai	di Sipaii
—	8	e che i cannoni	, ed i cannoni
—	17	due monti	due mondi
—	29	abissinica . La	abissinica . — La
—	30	mantenuti	materiali
15	18	tenersi	temersi
—	27	Sollyman	Soleyman
—	31 e 33	quadrati	quadrate
16	29	autotoma	autonoma
17	17	„ tenemmo	e „ tenemmo
—	19	nostre mani (Sauli)	nostre mani (Sauli) „
18	7	154	150
—	15	alacra	alacre
—	16	valenti	volenti
—	28	Belgio , benchè non mediteranei, offerire	Belga offerire
19	2	tratti	trattati

Digitized by Google

pag.	linea	ERRORI	CORREZIONI
19	3 e 5 (bis)	vogliosi	vogliasi
20	12	Trattati	Trattato
—	13	parziali	parziale
—	14	levate le	abolizione delle
—	16 e 17	asrai	assai
21	1	dal 1818	dal 26 Marzo 1818
—	28	austriache	italo-austriache
22	9	mercenarj	marinari
—	16	a Trieste ?	a Trieste (1) ?
—	17	marittima per giungere dal Levante sia ec. ec. ec. Ancona (1). E pervenendovi	marittima più breve , vengasi da Bairuth, da Alessandria, da Costantinopoli o dalla Grecia per raggiungere un porto dell' occidente europeo è quella che fa capo in Ancona . E pervenendovi
—	26	volte	vôlte
—	35	250,000,000	225,000,000
23	23	Bossola	Busalla
25	35	danno	si ebbero
—	37	lunghi intervalli	lunghe soluzioni
26	21	vengono	vengonle
—	23	confrontandolo	confrontandole
—	27	lo	le
—	35	nè di avere grandi raggi , nè forti	nè di grandi raggi nè di di forti
27	1	sulla	nella
—	27	*Petterson*	*Patterson*
28	27	61,078,844	6, 078,844
29	6	7,300. 19	7,290. 19
—	7	22,725,092	22,725,062
—	8	Aderiscono	Aderirono
—	14	8,197. 36	8,155. 29
30	4	loro articolo 1° la	loro la

Digitized by Google

ERRORI			CORREZIONI
pag.	*linea*		
30	6	decembre 1853. Articolo 4° la regolarizzazione	decembre 1853, e rinnuova la regolarizzazione
—	7 e 8	fiorini (1). Articolo 6° e 7° l' unità	fiorini (1), l' unità
—	9	prescrizione	percezione
31	11	prescrizione	percezione
—	21	Articolo 41°)	Articolo 4° e *Proemio*).
32	2	commerciale.	commerciale. „
—	12	consumare	di consumare
—	21	carrozza e quasi	carrozza quasi
—	27	dello Stato (2).	del suo Stato (2). „
—	30	Archiv. der	Archiv der
33	1	L' eseguimento	„ L' eseguimento
—	21 e 22	dovunque.	dovunque. „
34	16	la nostra	questa nostra
—	25	paese fuvvi	paese, perchè in ogni epoca ed in ogni paese fuvvi
36	15	queste	quelle
—	17 e 18	sembravi	sembraci
38	1	se non le rappresaglie	se non quelle delle rappresaglie
—	20	ma non in fatto	ma in fatto
—	31	lordi	lòrdi
40	2	*propari*	*pro pari*
—	25	nelle misure	nelle sue misure
41	8	30 Giugno 1838	30 Luglio 1838
—	8	che verrà susseguito certamente da un egual sistema di pesi e di misure.	che venne susseguito (21 Ottobre 1839) dal Regolamento il quale prescrive un peso comune di Dogana.
—	14	ed economicamente	e politicamente
—	18	nocumenti alla lega	nocumenti economici alla lega
42	6	ambito dell'	ambito dall'

Digitized by Google

pag.	linea	ERRORI	CORREZIONI
42	9	, siccome ai paesi agricoli e commercianti cedettero	, se, come 'l fecero i paesi agricoli e commercianti
—	19	in unione	in un' unione
—	24	fra *Zollverein*	fra lo *Zollverein*
44	8 e 9	sosterrà	sostarà
—	14	che voglionsi	che sintomi voglionsi
—	25	estendonsi	estendendosi
45	14	nell'	dell'
46	10	economico	ecumenico
48	4	come mostra	come è nostra
—	31	Doganale, scopo di questo Trattato, dichiarano	*Doganale*, dichiarano
51	1	più facili	di più facili
—	23	calcolo di tutti	calcolo tutti
52	1	dato per ancora	dato pur ancora
—	8 e 9	culminante. Non è	culminante. — Non è
—	18	superficiale · Per	superficiale. — Per
53	29	e rispettata	e tanto rispettata
54	13	aditi ai grandi aforismi economici della libera concorrenza e del commercio libero (1).	aditi all' eseguimento de' grandi aforismi economici: *libera concorrenza, commercio libero* (1).
55	11	come	essere
—	31	proporzionata	proporzionale
—	32	potranno	potrebbero
56	9	otterebbe	otterebbero
—	11	di un' unica moneta, voto ben apprezzabile, ma che fra diversi stati rimase sempre uno sterile voto.	, di un' unica moneta, utilissimi concepimenti, che rimasero però sempre sterili voti allorchè si trattò di metterli in pratica fra due stati diversi.

Digitized by Google

ERRORI			CORREZIONI
pag.	*linea*		
57	23	abbia eseguimento	abbia avuto eseguimento
—	31	l' una , o i trattati	l' una : o i trattati
—	32	conferebbonsi	confarebbonsi
59	14	3ª lega , 1831 Agosto 25	1831 Agosto 25
—	16	Baden ec.	(in questa riga vá posta Sassonia ec. poi gli stati della Turingia ec. , indi Baden)
—	17	*idem*	1833 Marzo 30
—	18	*idem*	1833 Maggio 11
60	3	è = o ,	è = a o ,
—	5	5,486. 972 , ed =	5,486. 972 è =
—	7	Allegemeine	Allgemeine
—	8	and	und

Digitized by Google